



Institutionen för stad och land,
avdelningen för landskapsarkitektur
Examensarbete vid landskapsarkitektprogrammet, SLU
Uppsala 2012

Marie Vikström



När tågen slutat gå

förvandling av övergiven räls till publikt promenad- och parkstråk

Sveriges lantbruksuniversitet, SLU
Fakulteten för naturresurser och lantbruksvetenskap, Institutionen för stad och land
Examensarbete för yrkesexamen på landskapsarkitekturprogrammet 2012
EX0533, Självständigt arbete i landskapsarkitektur, Avancerad nivå, A2E 30 hp
Författare: Marie Vikström
Titel: När tågen slutat gå - förvandling av övergiven räls till publikt promenad- och parkstråk
Title in English: When the trains have stopped running - transformation of abandoned railway to public park
Handledare: Rolf Johansson, Institutionen för stad och land
Examinator: Thorbjörn Andersson, Institutionen för stad och land
Opponent: Åsa Ehn Hillberg, KARAVAN arkitektur & landskap AB
Utgivningsort: Uppsala
Bilder/diagram: Marie Vikström där inget annat anges
Nyckelord: Övergivna rälsområden, promenad- och parkstråk, rälsstråk, gröna korridorer, postindustriell arkitektur, High Line, Promenade Plantée, Schöneberger Südgelände
Online publication of this work: <http://epsilon.slu.se>
© Marie Vikström samt Institutionen för stad och land SLU Uppsala 2012

Abstract

Abandoned and unused railway structures often possess great potential if they are reclaimed and reused for new purposes. The thesis focuses on the global trend of restoring and revitalizing these areas, converting them into park areas, rail trails and green corridors in the city landscape, while preserving their ecological, social, esthetic and historic values.

These rail areas were often abandoned when industries moved out from the cities, either to industrial areas or abroad. The use of railways for transporting industrial goods was also replaced to a large extent by motorized road vehicles in the mid 20th century, leaving the rails under-utilized. Because of their location and intrinsic values, they can be reused for important functions, such as green areas in the city environment, providing space for recreational activities and exercise and social meetings and interactions.

I have closely investigated the three park areas High Line in New York, Promenade Plantée in Paris and Schöneberger Südgelände in Berlin, which have all gone through this transformation in recent years. I have summarized my conclusions in three key concepts to consider: design for social values, preserve the architectural history, and leave room for future evolution.

The final part of my work is a design program for an abandoned railways area in Stockholm: Eriksdal railway area. I picked this area since it has aspects of all the values mentioned above, and it has especially received attention for the citizens' initiative to use the area for urban gardening, art projects, night club activities, and more. The architectural environment is also interesting, with its unused industrial structures, monumental bridges, and wild wastelands.

The main concepts in the design program are therefore: preserve structures, urban gardening for all, and flexible spaces. The conclusion is that a conscious reclaiming of railway areas can lead the city into the future while preserving the historical values!

Sammanfattning

Övergivna och oanvända rälsområden så som bangårdar, industrispår och järnvägsrälser är platser med stor potential som ofta inte kommer till sin rätt i en kontext där platsen står bortglömd. En trend har nu spridit sig över världen, där övergivna rälsområden tas tillvara och förvandlas till nya offentliga mötesplatser i staden. Dessa platser, som oftast är vildvuxna ödelandskap och ruderatmark, uppmärksammas för sina ekologiska-, sociala-, estetiska-, kulturhistoriska- och arkitekturhistoriska värden. De står som grund för nya promenad- och parkstråk, rälsstråk och gröna korridorer i staden, i utkanten av staden eller på landsbygden, och det är detta fenomen som står i fokus för min uppsats.

Dessa rälsområden, ofta på strategiska platser, har sedan postindustrialismens intåg övergivits till följd av att användandet av räls har förändrats i världen. Bangårdar och industrirälser har lämnats öde på grund av avindustrialisering, järnvägsrälsen har lämnats när efterfrågan av dessa sträckor inte längre finns, en följd av vårt nya bilsamhälle. Rälsområden lämnas även på grund av ändrade tillstånd i världsekonomin, vid bristande underhåll, omdragning av räls och förflyttning av tågstationer.

Dessa stadens mellanrum är värdefulla att återta. Rälsområden kan fungera som offentliga platser för människor, fylla behovet av grönsstruktur i det urbana landskapet, ge utrymme för motion, rekreation och tillfällen för möten samt bevara den historia som genomsyrar platsen. Genom att förvandla övergiven räls och dess situation i staden till promenad- och parkstråk får dessa platser ett uppsving – ett steg mot ett hållbart stadslandskap.

I uppsatsen tittar jag särskilt på de tre promenad- och parkstråken High Line i New York, Promenade Plantée i Paris och Schöneberger Südgelände i Berlin. Dessa har alla varit övergivna rälsområden som på senare tid har förvandlats till publika promenad- och parkstråk. I mina fallstudier beskriver jag hur High Lines tydliga industrihistoria, det tidigare ödelandskapet, den bevarade rostiga rälsen och de sociala värden som har varit närvarande genom processen, var viktiga i High Lines gestaltning. Promenade Plantées utvecklades till en grön oas, kvarterspark med sociala tillfällen och varierande arkitektur. Schöneberger Südgelände har skapats av de ekologiska förutsättningarna på platsen. Den vildvuxna ruderatmarken, de bevarade rälsrelikerna och arkitekturhistorien.

I en jämförelse av dessa parkområden har jag kommit fram till tre utgångspunkter att förhålla sig till i ett gestaltungsprogram för ett övergivet rälsområde: gestalta för sociala värden, bevara arkitekturhistorien och lämna utrymme för framtida förändring av platsens funktion. Mitt arbete avslutas med att jag använder dessa utgångspunkter i ett eget gestaltungsprogram för en övergiven räls, Eriksdals rälsområde, vid Skanstull i Stockholm. Jag valde området eftersom det har stor potential att återanvändas och förvandlas till ett offentligt mötesrum för alla människor.

Jag inventerade och analyserade rälsområdet, läste på om platsens historia och upptäckte vilka värden området har. Speciellt de sociala värdena är centrala, och har tagit sig uttryck i det medborgarinitiativ som finns på platsen i form av en publik koloniträdgård och odlingsrörelse, Odling på spåret. Koloniträdgårdarna har varit närvarande på platsen genom historien och rörelsen som nu har startat känns som en naturlig fortsättning för platsen. De fyra brokonstruktionerna som omsluter rummet och den bevarade rälsen är viktiga för platsens karaktär. Det utrymme som skapas under broarna huserar flera olika aktiviteter och funktioner, föränderliga med tiden, dag för dag, mellan årstider och kanske med åren.

Huvuddragen i mitt gestaltungsprogram är alltså: bevara strukturer, koloniträdgårdar till alla och flexibla ytor. Min slutsats och produkten av de sammanvävda delmomenten är att återtagande av övergivna rälsområden leder staden in i framtiden samtidigt som platsens historia och värden bevaras!

Förord

Mitt examensarbete handlar framförallt om att återta och återuppliva övergivna och bortglömda platser i staden. Jag är medveten om att stadens mellanrum ofta kan vara en förutsättning för en levande stad. Jag tror dock att det i många städer finns en möjlighet att återta flera av dessa platser och utifrån deras unika utgångspunkter skapa nya funktioner och aktiviteter på platsen. Om platsens gestaltare också väljer att ta hänsyn till de värden och den historia platsen har finns goda utsikter till att förvandlingen av platsen blir fantastisk!

Att uppsatsen har vinklats mot just rälsområden har visat sig vara ett lyckat val och referenser samt fallstudier har givit en komplex och målande bild av dessa platser. Hur kan vi ta vara på övergivna rälsområden från en svunnen tid och skapa framtid av dem? Undersökande, upplevelser och skapande har givit mig mersmak på ämnesområdet och jag hoppas att i framtiden få möjligheten att jobba vidare med frågor som rör övergivna rälsområden som förvandlas till offentliga mötesplatser. Marie Vikström, 25 juli 2012

Introduktion

02. Introduktion

- 02. Syfte, mål, målgrupp
- 02. Frågeställningar
- 02. Metoder, avgränsningar

1

Litteraturstudier

04. Frågeställning

- 04. Tillvägagångssätt
- 04. Avgränsning, inriktning

05. Postindustrialismen

- 05. Industriromantik
- 05. Industrins förfall
- 06. Avbefolkade städer
- 06. Postindustriell arkitektur

07. De nya offentliga rummen

- 07. Ruhrs industriförvandling
- 08. Industrimiljö blir till park

09. Rälsens historia

- 09. Rälsens glansdagar
- 10. Övergivna rälsområden

11. När rälsen överges

- 11. Ekologiska värden
 - New Wilderness
- 12. Sociala värden
 - Medborgarinitiativ
- 12. Estetiska värden
 - Industriartefakter i parkmiljö
- 12. Historiska värden
 - Kultur- kontra arkitekturhistoria

13. Återtagande av rälsområden

- 13. Rekreativa offentliga platser
- 14. Hållbar framtid
- 14. Bevarande av stadens historia
- 14. Grönstruktur i staden
- 14. Social- och ekonomisk tillväxt
- 15. Rälsstråk och gröna korridorer
 - Atlanta Beltline
 - The Trestle
 - Emcher Park Cycle Trail
 - West Toronto Railpath
 - Baana cyckelkorridor

17. Promenad- och parkstråk

- Gleisdreieck Park
- Lettenviadukt
- Park Spoor Noord
- Mendoza Central Park
- Hofbogen Spread
- Zhongshan Shipyard Park

19. Diskussion

- 19. Från räls till promenad
- 20. Mot en hållbar framtid
- 20. Resultat litteraturstudier

2

Fallstudier

22. Frågeställning

- 22. Tillvägagångssätt
- 22. Val av fallstudier

23. High Line

- 24. New Yorks nya stadspark
 - Det självsädda landskapet
 - Friends of the High Line
 - Arkitektonisk ruin förvandlas
- 25. Gestaltning
 - Den rostiga rälsen
 - Möten på stråket
 - Ödelandskap
- 26. Med ustikt över staden

27. Promenade Plantée

- 28. Promenade Plantées historia
 - Viaduct des Arts
 - Jardin de Reuilly
 - Promenade Plantée
- 29. Utformning av stråket
 - En grön oas
 - Kvarterspark
 - Varierande arkitektur

30. Promenad på stråket

31. Schöneberger Südgelände

- 32. Bangårdens historia
 - Bürgerinitiative Südgelände
 - Världsutställningen EXPO-2000

33. Med naturen som arkitekt

- Sällsynta arter, naturskydd

34. En dag i parken

35. Diskussion

- 35. High Line
- 35. Promenade Plantée
- 35. Schöneberger Südgelände
- 36. Lärdomar av fallstudierna

3

Gestaltlingsprogram

38. Frågeställning

- 38. Tillvägagångssätt
- 38. Gestaltlingsområde

39. Eriksdal rälsområde

- 39. Trädgård på spåret
- 40. Inventering
- 41. Analys
 - Grönstrukturanalys
 - Markanvändning
 - Privat-offentligt
 - Trafik och entréer
 - Skyddade/historiska miljöer
 - Siktlinjer, landmärken, berg-i-dagen

43. Gestaltlingsprogram

- 43. Utgångspunkter
- 43. Ställningstagande
- 44. Gestaltlingsprogram Eriksdal promenad- och parkstråk
- 45. Plan Eriksdal promenad- och parkstråk

46. Diskussion

- 46. Eriksdals promenad- och parkstråk
- 46. Lärdomar av gestaltlingsprogrammet

Slutdiskussion

47. Slutdiskussion

Källor

50. Källhänvisning



Introduktion.

Zhongsan Shipyard Park

Bilderna beskriver hur industriområden, i det här fallet ett hamn- och rälsområde, överges för att senare förvandlas till promenad- och parkstråk.

The Philosophy and Design Intent:

"Landscape design is the process of preserving and modifying existing forms, and, if necessary, creating new forms to visualize the significance or meaning of a site. These meanings can be functional, cultural, historical or ecological".
(Turenscape, 2007)

Foto: Turenscape, 2001



Zhongshan Shipyard byggdes under 1950-talet och var sedan i bruk under många år. Platsen lämnades år 1999 och sedan stod övergiven...
Foto: Kongjian Yu, Yang Cao, 2012



...tills platsen förvandlades och öppnades för publikt användande år 2002.
Foto: Kongjian Yu, Yang Cao, 2012



Introduktion

När jag påbörjade mitt examensarbete bestämde jag mig för att jag ville studera platser i staden som av olika anledningar har blivit övergivna och som befinner sig i en övergång mellan dåtid och framtid. Dessa platser är ofta tidigare industri- och fabriksområden som nu står öde. Under arbetets gång har jag studerat litteratur samt åkt på studieresor på jakt efter dessa platser. Allt eftersom jag lärt och sett mer har mitt intresse för övergivna rälsområden fördjupats. Särskilt har jag kommit att intressera för de de som transformerats till publika promenad- och parkstråk.

Jag har i mitt arbete studerat övergivna rälsområden och kartlagt deras resa från övergiven räls till publikt promenad- och parkstråk. Jag fascinerar av rälsområden som av olika anledningar tas ur bruk, glöms bort och förfaller. Det kan vara platser som i ett senare skede får ett uppsving i staden och står som grund för nya parker och offentliga rum.

De senaste åren har vi sett en växande trend i att återta övergivna rälsområden i staden och använda dem som en del av en ny stadsbild. Ett återupplivande av räls som tidigare har varit stängda områden men nu öppnas upp som mötesplatser och rekreationsområden för stadens invånare. Dessa platser skapar en möjlighet till nya och intressanta möten mellan människan och staden. De bidrar till en positiv utveckling av det promenadvänliga stadslandskapet och skapar möjligheter till en grönare stad och ett mer hållbart samhälle.

Min inspiration till att studera övergivna järnvägsräls och bangårdar väcktes under resor till New York, Paris och Berlin, där jag har besökt promenad- och parkstråk med övergivna rälsområden som struktur och utgångspunkt. Platser jag har besökt är High Line, Promenade Plantée och Schöneberger Südgelände. Modet att skapa parkstråk av rälsområden har spridit sig över världen och i nuläget finns flera andra välkända rälsbaserade parkstråk i olika delar av världen. Bland annat Zhongshan Shipyard Park i Zhongshan, Kina, Mendoza Central Park i Mendoza, Argentina, Gleisdreieck Park i Berlin, Tyskland samt Park Spoor Noord i Antwerpen, Belgien och många fler.

Den postindustriella arkitekturen, en trend som tidigare har tagit över industri- och fabrikslokaler har nu slagit igenom i vårt stadslandskap. Tidigare aktiva industrimiljöer, nu ofta igenvuxen och förorenad mark, så kallad ödemark eller ruderatmark, återtas och gestaltas nu ofta i industriromantikens tecken. Att bevara strukturer, den naturliga floran och industrilandskapets karaktär på platsen har blivit viktigt. På flera platser har utredningar och arbetsprocesser angående övergivna rälsområden startat, på andra platser är rälsen bortglömd. Jag önskar därför att belysa ett komplext och betydande ämnesområde i min uppsats: övergivna rälsområden.

Syfte, mål, målgrupp

Syftet med mitt examensarbete är att göra en studie av ett samtida landskapsarkitektoniskt fenomen som berör stadens nutida och framtida utveckling.

Mitt mål med uppsatsen är att belysa hur övergivna rälsområden kan tillvaratas, förändras, tillgängliggöras för besökare och därav bli en tillgång för människorna i staden. Målet är också att få kunskap om hur rälsområden kan gestaltas utifrån de historiska förutsättningar och värden som platsen har.

Mitt examensarbete riktar sig till alla som är intresserade eller engagerade i frågor som berör stadens utveckling. Till alla som uppskattar grönsstruktur, promenadstråk och som uppmuntrar till att skapa fler offentliga platser i staden. Till de som önskar att bortglömda platser uppmärksammas, öppnas upp och förändras till förmån för invånarnas behov och önsningar.

Frågeställningar

- Hur har järnvägsrälsens historiska utveckling från brukbar till övergiven räls sett ut och vilka samhällsförändringar har på senare tid lett till trenden att förvandla övergivna rälsområden till publika promenad- och parkstråk?
- Hur kan det övergivna rälsområdets historia och värden ta sig uttryck i promenad- och parkstråkets gestaltning?
- Hur kan lärdomar från litteratur- och fallstudier nyttiggöras i ett gestaltungsprogram för ett övergivet rälsområde?

Metoder, avgränsningar

Jag delar upp arbetet i tre delar, där varje del besvarar en frågeställning och varje frågeställning bearbetas genom olika metoder. Den första delen går ut på att undersöka genom litteraturstudier. Den andra delen baseras på att uppleva på plats genom fallstudier och det tredje delmomentet går ut på att utforma i ett gestaltungsprogram.

Jag avgränsar mitt arbete till att undersöka övergivna rälsområden som järnvägsräls, industriräls och bangårdar, -upphöjda eller vid marknivå, -i staden eller i utkanten av staden. Jag undersöker inte rälsområden på landsbygden.



1 Litteraturstudier.



High Line, tidigare övergiven rälsstruktur, nu promenad- och parkstråk. Foto: Iwan Baan, 2009



Engagerade medborgare räddade High Line från rivning. Save the tracks! Foto: Joel Sternfeldt, 1999

Frågeställning

Hur har järnvägsrälsens historiska utveckling från brukbar till övergiven räls sett ut och vilka samhällsförändringar har på senare tid lett till trenden att förvandla övergivna rälsområden till publika promenad- och parkstråk?

Tillvägagångssätt

Att överblickande studera litteratur inom industrimiljöer, räls historia, oanvända rälsområden och förvandling av övergivna rälsområden till nya promenad- och parkstråk.

Avgränsning, inriktning

Syftet med mina litteraturstudier inom räls historia och övergivna rälsområden, är inte främst att lära mig om räls (eller om tåg för den delen). Dessa övergripande studier görs för att ha en bas att stå på när jag i ett senare skede ska angripa problematiken och göra ställningstaganden beträffande övergivna rälsområden och deras framtida användningsområde. Järnvägsrälsen är ett stort och betydande stycke av världens gemensamma historia. Bland annat brukar man tala om järnvägens roll för industrialismen och dess spridning över världen, men järnvägen är också en viktig del av modernismen och postmodernismens historia. Räls historia är viktigt för att förstå hur, varför och när rälsområdets nedläggning världen över började och hur detta fenomen nu kan hanteras, inom arkitektur och stadsplanering.

Jag benämner alla sorts spår och räls system som rälsområden (järnvägar, industrispår och bangårdar). Ett övergivet rälsområde är ett område där någon form av tågaktivitet tidigare har funnits, men där rälsen inte längre används eller kommer att användas i framtiden. På plats finns bevarad rälsstruktur och andra värden som kan ha tydliga referenser till platsens historia.

Under mina förundersökningar träffade jag en person som frågade mig varför jag ville fokusera på övergivna rälsområden inne i staden? Han ansåg att övergiven räls på landsbygden är ett större avsnitt och ett mer komplext och viktigare problem att angripa. Det är sant att de flesta övergivna rälsområdena finns ute på landsbygden, där räls sträcker sig över äng och genom skog. I USA, Australien, Nya Zeeland och Kanada ligger tusentals kilometer övergiven räls på landsbygden. Likaså i länder som Belgien, Nederländerna, England och Tyskland. Jag håller med om att rälsen ute i landet tveklöst är av större omfattning än övergiven räls inne i staden men jag tycker inte att det är en viktigare fråga.

Rälsområden inne i städer kan ur ett framtidsperspektiv vara mycket viktiga när man tänker på de industri- och bruksorter som ofta korsas av övergivna rälssträckningar. I Sverige kan vi rada upp orter som: Ljungby, Borlänge, Fridafors och Söderfors, listan på städer med kvarblivna och oanvända rälsområden kan göras lång. I Europa och övriga världen likaså: Rotterdam i Nederländerna, Manchester i England och New Jersey i USA. Storstäder i förändring och avbefolkade orter står ofta kvar med oanvända rälsområden. Kanske kan de övergivna rälsområdena vara nyckeln till stadens nytändning och utveckling mot ett mer hållbart samhälle?

För att styra in mitt arbete på stadsplanering istället för landsbygdsutveckling bestämde jag mig för att studera rälsområden inne i staden eller precis i utkanten av staden. Dessa rälsområden tillhör en kategori av platser, övergivna platser och mellanrum i staden, som tas tillvara och förnyas. De är platser som nu förvandlas till offentliga stadsrum och parkmiljöer och därför har blivit viktiga i stadslandskapet. Med växande städer, exploatering, ökande invånarantal och förtätning tas all mark i staden i besittning. Likaså ödemark och ruderalmark. Det blir nu viktigt att övergivna rälsområden reserveras som offentlig mark och att platsen ges tillbaka till invånarna.

Då övergivna platser numera är hett eftertraktade av exploatörer och byggherrar har det uppstått en ny trend i frivilliga- icke vinstdrivande organisationer världen över. Engagerade medborgare som tar sina närområden i besittning och skapar mötestillfällen och aktiviteter på platsen, något som gynnar invånarna i kvarteret och i staden. Denna medborgarsamverkan är ofta en följd av upptäckten av de övergivna platserna i staden och under inflytande av samarbeten mellan invånarna kan stadslandskapet nu utvecklas till ett mer hållbart samhälle. Diskussionen angående medborgarsamverkan är viktig och integreras i undersökningen av övergivna rälsområden.

Postindustrialismen

Industrialismen utvecklade det moderna samhället, ett samhälle som senare skulle ersättas av effektivare teknik och bättre möjligheter. I detta kapitel berättar jag om den traditionella industrins förfall och hur detta har lett till vår tids övergivna industriområden, avbefolkade städer och den postindustriella arkitekturen.

Industriromantik

Visst blir man nyfiken när man läser Jan Jörnmarks detaljerade beskrivningar av övergivna och bortglömda platser i hans böcker Övergivna platser? Och bilderna sedan! Att Sverige och Europa är fullt av öde bruks- och industrilokaler, semesterbyar, rälsområden och bostadsområden kan nog få de flesta att tappa hakan, ofta med en viss melankoli. Det är med nutidens populära "urban exploration" som dessa platser, där tiden står still, plötsligt belyses och fungerar som attraktion och kunskapsbank. Besökare tar med sig kaffekannan och kameran för att åka på söndagsutflykt till dessa övergivna platser. De upplever en dag med intryck av förfall och historiska vingslag. Internet är en samlingspunkt för intresserade och här finns en uppsjö av bloggar och hemsidor där engagerade kan dela sina erfarenheter. Så vad är det då som lockar oss människor, några år in på 2000-talet att besöka dessa övergivna platser?

Enligt Robert Willim (2008), som har skrivit boken Industrial cool - om postindustriella fabriker, är den så kallade ruiniturismen en följd av att människor i västvärlden inte längre vet vad det innebär att arbeta på industri. Dagens industriproduktion är en långt framskriden teknik och det mesta styrs maskinellt. Den industri som våra förfäder upplevde tillhör historia och de kvarblivna industriområdena blir istället mytomspunna och romantiserade. Lokaler, maskiner och andra industriella artefakter blir för oss ett estetiskt tilltalande koncept. Willim skriver att dessa platser kan få benämningen "industrial sublime" vilket syftar till industriarkitekturens förmåga att frammana känslor.

Willim hävdar att dagens industriromantik är mycket lik den ruinromantik som präglade 1700- och en del av 1800-talets konstscen. Industriruiner, liksom de gotiska trädgårdar som var vanliga under den historiska ruinromantiken, frammanar inte bara känslor utan också fantasier och associationer. Ruinromantiken jämförs med dagens föreställningar om industriestetiken.

Också Hugh Hardy (2005) berör fenomenet ruiniturism i sin artikel The Romance of Abandonment - Industrial Parks. Han beskriver industriarkitekturen som en arkitekturstil som i dagens samhälle attraherar människors sinne estetiskt.

Industrins förfall

"...Built largely during the Industrial Era in Europe and America, from 1850 to 1950, plants, mines, mills and factories-the now-defunct behemoths of heavy industry-processed steel, built ships, made munitions, extracted coal, generated electricity, and fashioned textiles. Dependent on reliable transportation, these small cities, their towers silhouetted along the horizon, rose on large tracts of land at seaports and along railways and rivers..." (Hardy, 2005 s.32) Industrins framfart utvecklade städer och samhällen, men vad hände sen?

Över hela världen ödelades sedan bruk och industrier. Enligt Jan Jörnmark (2007) övergavs stålverk, gruvor, kalkbrott och pappersbruk i en tid då det globala samhället utvecklades i en vibrerande hög fart. Sedan 1970-talet har industri efter industri stängts ned och produktionen har flyttat till andra platser eller andra länder. Produkter som de mindre industrierna tidigare hade levererat kunde nu produceras mycket snabbare och billigare. Då kom produkterna från massproducerande företag från olika länder i västvärlden, nu styrs företagen av västvärlden, men är placerade i världsdelar och länder där arbetskraften är billigare.

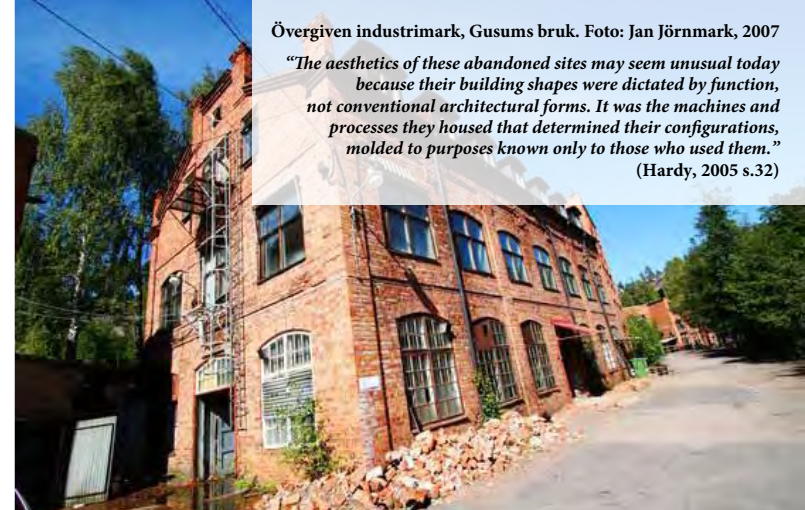
Jörnmark skriver att när arbetsplatserna lades ned kom lokaler och områden ofta att lämnas i en hast, ibland med mer utdragna processer, där företagen avvecklades innan de till slut slängde in handduken. Nästan alltid lämnades marken förorenad och platserna övergick från att vara någons arbetsplats till vildvuxna ödelandskap. Gusums bruk, Fridafors pappersbruk, sågverken i Marmabygden och Gränseberg gruva är några exempel på övergivna platser i Sverige. Många av dessa öde platser består även av intakta övergivna rälsområden. Ofta industrirälser som skvallrar om den tid som flytt. Några av dessa platser har eller kommer att i framtiden få nytt användningsområde, andra platser rivs och marken bebyggs på nytt.

Stora delar av världen har följt samma mönster som Sverige. I Tyskland, Belgien, England, USA, Kanada, Ryssland och Kina har industriområden, hamnar, brokonstruktioner, flygplatser och militärområden övergivits sedan avindustrialiseringen och det nya samhällets intåg. Jörnmark sammanfattar och förklarar fenomenet *"Bilismen konkurrerade ut många av järnvägarna, containern gjorde slut på de klassiska bilderna av hamnarbetet, Hennes & Mauritz framgången blev slutet för hela länders textilindustrier."* (Jörnmark, 2007)

Ända sedan 1970-talet har man talat om postindustrialismen. Daniel Bell (1973) skrev den omtalade skriften The coming of post-industrial society. Bell myntade då postindustrialismen som ett fenomen som uppstår när ekonomin inom servicesektorn producerar mer välfärd än vad industrisektorn gör.

Övergiven industrimark, Gusums bruk. Foto: Jan Jörnmark, 2007

"The aesthetics of these abandoned sites may seem unusual today because their building shapes were dictated by function, not conventional architectural forms. It was the machines and processes they housed that determined their configurations, molded to purposes known only to those who used them." (Hardy, 2005 s.32)



Det finns platser som inte längre är. Jag har sett några av dem. Tysta fabriker och bryggerier. Stilla gruvområden. En gång i tiden välbevakade. Nu olästa dörrar. Spår av människor, men inte en enda människa. Dåtid fast nutid. Känslan av en annan värld (Karlsson, 2004 citerat av Willim, 2008 s.92)

Innuti öde industribyggnad i Gusum. Foto: Carl-Fredrik Runqvist, 2009



Gusums bruk, en industriepok. Bild: Mikael Lembke, 2011

"Ruins are the visible symbols and landmarks of our societies and their changes, small pieces of history in suspension. The state of ruin is essentially a temporary situation that happens at some point, the volatile result of change of era and the fall of empires. This fragility, the time elapsed but even so running fast, lead us to watch them one very last time: being dismayed, or admire, making us wondering about the permanence of things".
(Marchand & Meffre, 2010)



Avbefolkade städer

Inte bara industri- och fabriksområden men även hela städer har övergivits på grund av avindustrialisering runt om i världen. Ett välkänt exempel är Detroit i USA. Detroit var under 1950-talet en livlig industriort med god ekonomi och levnadsstandard. Sedan bildindustrins nedgång under 1980-talet har staden halverat sitt invånarantal. Det var när arbetsmarknaden försvann som invånarna flyttade ut från Detroit. Människor har lämnat sina bostäder, skyskrapor och kontorslokaler står tomma och cykelbanor och offentliga parker växer igen. Staden har nu blivit ett vanligt resmål för urban explorers och andra nyfikna. Detroit har på senare år blivit ett nav för konstnärer och övergivna bostäder, trädgårdar och offentliga miljöer kan nu se ny dager i konstnärliga skrudar. (Fein, 2009)

En av de mest ofattbara platserna i Detroit är Michigan Central Station, en järnvägsstation som står helt övergiven. Byggnaden förfaller mer för varje dag och omkostnaderna för en renovering skulle i dagsläget vara skyhöga, därför får stationsbyggnaden med sina trasiga fönster och söndervittrade fasader stå kvar och förfaras. (Fein, 2009)

I USA är det inte bara Detroit som har halverat sitt invånarantal de senaste decennierna. Städer som Cleveland, Buffalo och Pittsburgh har gått från att vara storstäder till så kallade "shrinking cities". Avbefolkning är vanligt även i Sverige och Europa, dock oftast i mindre före detta bruksorter på landsbygden och i industristäder. (Jörnmark, 2007)

I början av 2000-talet startade en internationell satsning på studier av avbefolkade städer, Shrinking Cities Projekt. Projektet startades av Tysklands kulturkår och de fyra städerna Detroit i USA, Manchester/Liverpool i England, Ivanovo i Ryssland och Halle/Leipzig i Tyskland deltog i studien. Undersökningen som gjordes av tvärvetenskapliga fakulteter skulle resultera i en ökad kunskap i hur nationer kan hantera avbefolkning av städer. Projektet resulterade i kulturprojekt över hela världen vilka har lett till en uppmärksam debatt och fortgående studier. (Shrinking Cities, 2012)

När industriområden och hela industristäder överges lämnas ofta byggnader och tomter öde att förfalla och växa igen. Men vad leder detta till inom arkitektur och stadsplanering?

Postindustriell arkitektur

När det forna industrisamhället lämnar kvar relikier i form av byggnader, strukturer och vidsträckta ytor har det nu blivit en trend att ta tillvara dessa industriella miljöer, öppna upp dem och göra dem tillgängliga. Vurmen för industrin och dess arkitektur utgör språngbrädan för en ny arkitekturepok, den postindustriella arkitekturen.

När industrialismen utvecklades fascinerades människorna av dess storhet. Människorna häpnades över industriarkitekturen och industriturismen utvecklades. Ännu imponeras människorna över den storslagna känsla som industriområden kan inge, detta är första steget för den postindustriella arkitekturen och återtagande av öde industriområden. *"Många av de fabriker som idag approprieras och återbrukas uppfördes under sent 1800-tal eller under 1900-talet. Storskaliga tegelbyggnader liksom funktionalistiska betong- och glasindustrikomplex symboliserar nu ett industriellt förflutet. De symboliserar också de drömmar och visioner som hörde samman med 1900-talets maskinvurm eller rationaliserings- och moderniseringsrörelser."* (Willim, 2008 s.20)

Den postindustriella eran öppnar upp för nya offentliga platser. Platser i staden dit allmänheten tidigare inte var välkommen ges nu tillbaka till invånarna. Industrireferenser i form av övergivna byggnadskroppar, förgiftade industritomter och vild växtlighet ses som möjligheter och återanvänds istället för att förstöras. Hugh Hardy beskriver de två vägarna ett övergivet industriområde kan ta. Antingen kan platsen rivas för att sedan bebyggas med helt ny arkitektur, eller så kan platsen återanvändas de befintliga strukturerna. Många projekt hamnar även i en gråzon emellan de två motpolerna, bygga nytt eller återanvända. Skillnader mellan Europa och USA kan avgöra vilken funktion platsen får. I Europa är det vanligt att tidigare industriområden förvandlas till publika mötesplatser med hjälp av statliga medel. I USA tar ofta privata investerare över platsen som förvandlar området till vinstdrivande aktivitetsytor. (Hardy, 2005) Ofta finns även ett tredje sätt att angripa platsens framtida utveckling: att restaurera platsen till sitt ursprungliga skick.

Återtagandet av industriområden och industriartefakter har på många håll i världen blivit en stor rörelse. Man talar om industri-arkeologi och det industriella kulturarvet. Industriminnesvård är viktigt och information om platsen och dess tidigare verksamhet, arkitekturhistoria samt sociala faktorer är moment som behandlas inom industriminnesvård. *"Liksom äldre möbler och artefakter vilka med tiden har blivit alltmär sällsynta och omvärdas till antikviteter, kan industriella anläggningar även ges nytt värde. Människor börjar se på de nedlagda och rostiga fabriker med nya ögon, och anläggningarna kan återuppväckas i nya skepnader och funktioner."* (Willim, 2008 s.63)

De nya offentliga rummen

Att återta platser och införliva nya funktioner och aktiviteter på övergivna industriområden har blivit ett vanligt sätt att använda öde industritomter på. Här beskriver jag tidigare övergivna industriområden som har genomgått en förvandling och fungerar som nya offentliga rum.

Ruhrs industriförvandling

Ett klassisk exempel på återtagande av övergivna industriområden är tyska Ruhr industriområde. Den tidigare stillsamma landsorten vid Emscherfloden hade under 1800-talet utvecklats till Tysklands och kanske även Europas mest aktiva och omtalade industriområde. Gruvbrytning och stålindustri lockade arbetskraft från intilliggande länder, människor som byggde upp den lokala industrikraften. (Metropoleruhr, 2012)

Det var redan under 1960-talet som industrin i området började att avvecklas. En efter en har gruvorna sedan stängts igen. Förgäves har aktörer försökt återuppliva industriarbetet i området, men under 1980-talet hade nästa all industri flyttat från Ruhr till Asien, framförallt till Kina. Kvar lämnades flera hundratusentals kvadratmeter stora industriområden. Rostiga, men praktfulla industriartefakter, förgiftad mark och natur stod kvar i ett övergivet industrilandskap. Men trots att, eller kanske på grund av, att områdets industri-era är över har regionen hittat sitt eget sätt att utvecklas. Utbildning och forskning bedrivs med stor framgång i området och regionen anses som en av Europas viktigaste kulturområden, just för sin industrihistoriska prägel. Sedan 1980-talet har sanering av mark och förbättring av natur och landskap genomförts med förträffligt goda resultat. (Sustainable cities, 2012)

Landskapspark Emscher Park öppnades år 1989 och var den första turist- och kulturattraktionen i området. Projektet satte planering och utveckling i fokus och försök att hitta en metod för sociala-, ekologiska- och miljömässiga mål i övergivna industriområden utvecklades. Målsättningen med projektet var att skapa gröna korridorer, ersätta den natur som industrin tidigare hade snuvat regionen på och länka dessa grönkorridorer till regionens bostadsorter. Införliva ny användning av industriartefakterna och byggnaderna samt skapa rekreativa cykel- och vandringsleder (på de övergivna rälssträckningarna) och hållbara transportsystem. Allt som allt en hållbar plats att leva och arbeta på, samt ett konst- och kulturnav mitt i Europa. (Landezine, 2012)

Flera olika delar av projektet finns nu att besöka i området. Zeche Zollverein, före detta kolgruva och kokskokeri. Numera ett parkområde som lockar människor från hela världen och är invald som världsarv. Landskapspark Duisburg Nord och Gasklockan i Oberhausen är andra populära turistattraktioner i regionen (Metropoleruhr, 2012)



“Wild and green nature. Tips and wastelands have attracted new natural growth. In the Emscher Landscape Park one can see the beauty of the animals and plants that have adapted to difficult conditions. Transport routes from industrial times have been transformed into cycle and hiking paths. Via these paths you can reach gardens and parks, which have been created as green oases around the former collieries, for example on the World Heritage Site Zollverein in Essen or on the grounds of the former Nordstern colliery in Gelsenkirchen”. (Metropoleruhr, 2012)



Industrimiljö blir till park

Många industribyggnader har på grund av sin charmiga och nostalgiska estetik blivit föremål för återupplivning genom design och arkitektur. *“Vad är en fabrik? Med industrisamhällets avveckling följer en ny ruinromantik. Över hela världsliden blir slitna tegelfasader och rostbruna maskinhallar till nya utflyktsmål, gallerier, caféer eller trendiga arbetsplatser. Samtidigt skapas nya industrilokaler, där besökarnas intryck är lika viktiga som den vackert tillrättalagda produktionen.”* (Willim, 2008 s.0) Industrilokaler har varit eftertraktade under en länge tid. Men även övergivna industritomter, lastkajer, parkeringsplatser och uppställningsplatser har blivit viktiga platser att återta i vårt nya samhälle. Framför allt för att dessa områden är spatiösa och relaterar till de industriartefakter som kan finnas på området. Dessa platser används ofta som grund för nya parkområden. Hardy (2005) menar att dessa platser behövs i staden. Både på grund av dess estetiska framtoning, men också för att uppfylla behovet av grönsstruktur och för ett hållbart ställningstagande inom stadsplanering. *“Municipalities are reclaiming these leftover spaces as parks all over the world, motivated sometimes by fascination with the aesthetic juxtaposition of nature and built artifacts, other times by concern about the environment.”* (Hardy, 2005 s.32)

En av de första postindustriella parkerna var Gas Works Park i Seattle, USA. Området som tidigare hade varit ett gasverk förvandlades till en storskalig grön park. Parken skapades redan 1975 och har blivit en förebild för många postindustriella landskapsprojekt. Landskapsarkitekt Richard Haag beskriver hur parkens industriella prägning växte fram med tiden. Haag hade först bara tänkt bevara en av gasklockorna, men när han på plats bevittnade gasklockornas relation till platsen förstod han att de utgjorde en viktig del av parkens framtida karaktär. Gasklockorna fick därför stå kvar, integrerade i parken, som industriella artefakter. (Center for Creative Land Recycling, 2012)

Sedan Gas Works Park skapades har industritomter världen över öppnats upp och formgivits för nutida och framtida användningsområden. I Melbourne, Australien öppnades år 1992 Gasworks Arts Park, också detta en tidigare gasindustri. Nu en konstpark med ateljéer, gallerier och plats för framträdanden. (Gasworks Arts Park, 2012)

I Amsterdam, Nederländerna har landskapsarkitekt Kathryn Gustafson varit med och designat ett annat gasverksområde, Westergasfabriek Culture Park, som stod klart år 2003. Temporära användningsområden i kombination med hållbara lösningar och framtida utvecklingsprojekt gör parken till en kreativ plats för besökande. Landskapet symboliserar mötet mellan naturen och människan. (Project Westergasfabriek, 2012)

Ett annat uppmärksammat projekt är Tempelhof Park i Berlin. En övergiven flygplats som nu har förvandlats till aktivitetspark men som fortsätter att utvecklas och förvandlas under många år framöver. Platsens historia vävs samman med stadens framtidsvisioner. Genom idétävlingar och undersökningar bland medborgarna och brukarna har sex målpunkter för parken bestämts *“Stage for the new, clean future technologies, knowledge and learning, sports and health, dialogue of religions, neighborhood integration.”* (Tempelhofer Freiheit, 2012)

En populär företeelse är de industrihamnar som under senaste åren har förvandlats till offentliga strandpromenader. Ett exempel är Pirrama Park i Sydney, Australien. År 2005 köpte Sydney stad upp hamnområdet och påbörjade förvandlingen till ett nytt parkområde. Hållbar design och införlivande av den naturliga vegetationen är ledord i platsens gestaltning. (City of Sydney, 2012)

I belgiska staden Genk har den före detta kolgruveområdet förvandlats till stadens kulturnav i projektet Genk C-M!ne. Ett stort torg sammanbinder de upprustade industribyggnaderna med utställningshallar, teater och bio. Dessutom har de två industriartefakterna, gruv-kranarna, sparats och fungerar som landmärken och utkikstorn. Torgets utformning hänvisar till den kolindustri som tidigare bedrevs i staden, en hyllning till det historiska Genk. (Hosper, 2012)

Förvandling av öde industriområden är ett vanligt inslag i stadens landskap. Ofta förvandlas industritomter men numera börjar det bli allt mer vanligt att förvandla transport- och trafiknätverk till upplevelserika stadsparkar och gröna korridorer. Nutidens mest blygsamma industriområden är de oanvända rälsområdena som står och rostar på olika håll i staden.



Gasworks Park, Seattle. Foto: Seattle Network, 2012

Rälsens historia

Rälsområden har från och med senare delen av 1900-talet lämnats bortglömda och öde, några av dessa förvandlas nu till promenad- och parkstråk. Nedan beskrivs rälsens utveckling och de kritiska moment i historien som har lett till att rälsområden har övergivits världen över. Avsnittet visar även exempel på övergivna rälsområden.

Rälsens glansdagar

Clifford Bonnett (1996) framhåller att det finns mycket som tyder på att rälsburen transport har funnits i flera tusen år. Under 1300-talet byggdes dock de äldsta rälsstrukturer som finns bevarade än idag. Rälsen byggdes av träskenor på stenunderlag och fordonet/ vagnarna rörde sig framåt med hjälp av hästkraft. 300 år senare, på 1600- och 1700-talet började dessa träspår att bli vanliga i Europas gruvor.

Den industriella revolutionen banade sedan väg för järnvägsrälsens utveckling. Produktionen av järn hade utvecklats och gjorde det möjligt att göra rälsen starkare och mer tålig för tung frakt av till exempel timmerlast. Vagnarna förflyttade sig fortfarande med hjälp av hästkraft men inom en snar framtid utvecklades ångloket som skulle bli till en stor tillgång för transportväsendet, både för godstransport och för människornas nyfunna nyfikenhet i att resa. (Bonnett, 1996)

År 1825 invigdes den första moderna järnvägen med tillhörande ånglok i England. Rälsintresset bredde nu ut sig över landet och den nyfunna tekniken spred sig snabbt över Europa och andra delar av världen. Det nya industrisamhället hyllade järnvägen och mellan 1850-1890 spelade järnvägen en viktig roll i utvecklingen av det globala samhället. Att resa mellan städer, länder och kontinenter mer tidseffektivt blev nu möjligt. Järnvägsräls började att användas inom produktion-, industri- och export-/importväsendet och rälsen blev till stor hjälp för den sociala och ekonomiska utvecklingen i världen. (Bonnett, 1996)

Pendeltåg och spårväg gjorde det möjligt att färdas mellan arbetsplats och boende. På så sätt bildades kollektivtrafiken och städer växte sig större med hjälp av de nya fordonerna. Så småningom kom industrier och fabriker att anläggas i utkanten av staden. Industriområden skapade ett stort behov av fungerande industriräls (Garratt, 1998)

När järnvägens spridning nådde sin kulmen under slutet av 1800-talet började biltransporten att utvecklas. Vägar, broar och tunnlar skapade möjligheter att färdas till andra platser och med andra fordon än via järnvägen. Människornas möjligheter och behov av transport ökade markant och motortrafiken i form av bil och lastbil konkurrerade så småningom med tågtrafikens monopol. (Schiller, Bruun, Kenworthy, 2010)

1808
Catch-me-who-can
Det första ångloket att rulla på räls, och det första rälsburna system att färdas i högre hastighet än en häst

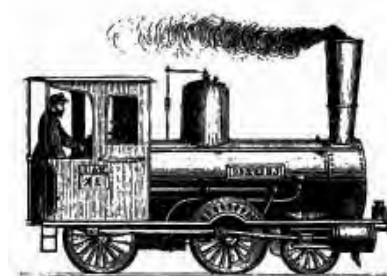
1700-talet
Hästkraft!



1830
Det första passagerartåget!

1825
Världens första moderna järnväg lanseras i England

1840
"Railway mania" drabbar världen



1850-1890

Järnvägens guldålder.
Nu utvecklas järnvägen och spårburen trafik över hela världen

Elektrifiering av räls samt dieseldrivna tåg uppfinnas



1920, 1930-talet

Vind i seglen för järnvägen.
Sammanslagning av järnvägsbolag, bättre teknik, bekvämare och effektivare resor

1914

Första världskrigets start. Järnvägens framfart världen över stannar av

1945-1960

Efterkrigstiden lämnar många järnvägsräls världen över övergivna och förstörda. Bilen tar över i samhället samtidigt som kollektivtrafikens utbredning i städer med buss och spårväg ökar



1970-talet
Elektrifierade snabbtåg sprids över världen

1983

Världens första tåg utan förare

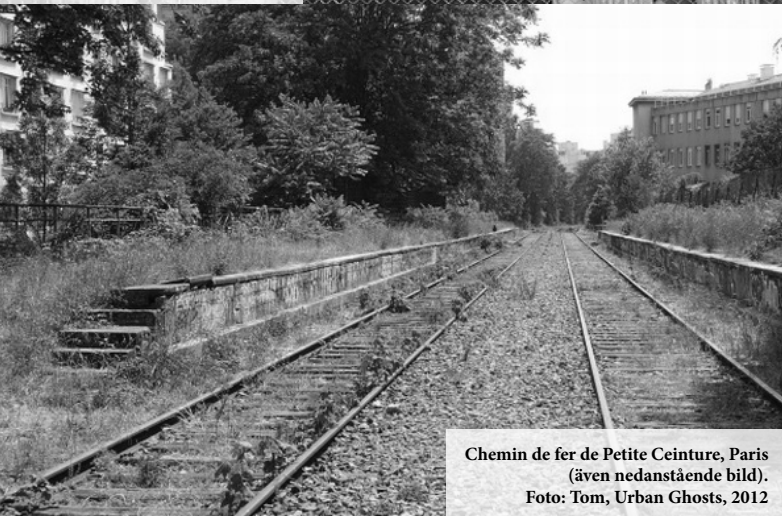


2000-talet

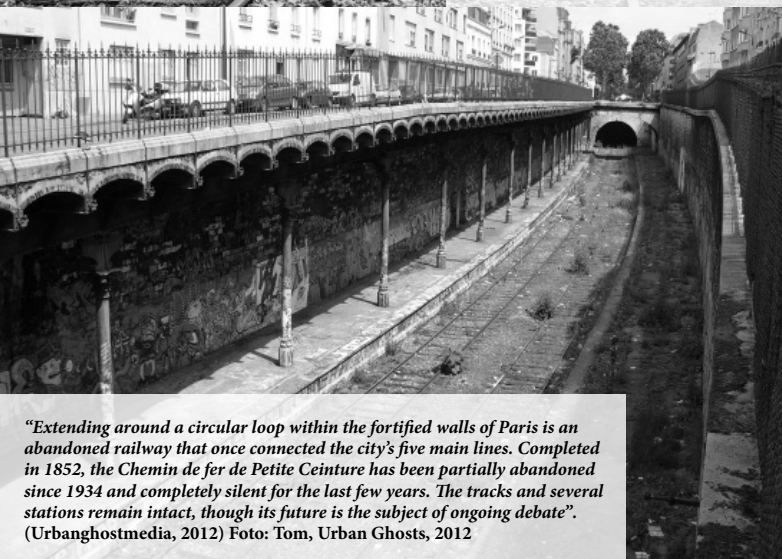
Övergivna rälsområden världen över förvandlas till publika promenad- och parkstråk



Michigan Railwaystation, Detroit.
Foto: Teknotika, Flickr, 2012



Chemin de fer de Petite Ceinture, Paris
(även nedanstående bild).
Foto: Tom, Urban Ghosts, 2012



Övergivna rälsområden

Över hela världen, på landsbygden och inne i städer, ligger nu rälsområden oanvända och bortglömda. Dessa rälsområden har övergivits på grund av olika anledningar. Industriräls har ofta lagts ned i samband med industriernas eller fabrikenas nedläggningar, alternativt förflyttningar. Järnvägsräls och pendeltågsträckningar har dragits om eller övergivits till följd av avbefolkning och dalande efterfrågan. Andra rälsområden hann inte med under 1900-talets elektrifiering av tåg (elektrifiering innebar en högre hastighet för tågen och en bättre komfort för de resande) och övergavs när förutsättningarna för tågtrafik ändrades. Inne i städer har spårvagnsräls lämnats kvar, när rälsen ersattes av tunnelbana eller buss. I vissa delar av världen har järnvägsnätet ödelagts på grund av krig. I andra delar av världen har rälsen övergivits i tvister, konkurser eller på grund av långt gånget bristande underhåll som har lett till en påtvingad nedläggning. (Abandoned rails, 2012)

Spår av dessa nedlagda rälsområden och rälssträckningar finns ofta kvar på platsen i form av skenor och rälsrelikter. På många platser finns även ödelagda stationshus och kvarlämnade lok och vagnar. På hemsidan Abandoned rails kan man via en karta se övergivna rälsområden med foton och anteckningar från stater över hela USA. Här ser vi ett exempel från Pennsylvania: *"This abandoned railway was built by the New York, Lake Erie and Western Railroad and was completed in 1882. In 1895, the NYL&W went into bankruptcy and was reorganized into the Erie Railroad, itself merged into the Erie Lackawanna Railroad in 1960, who abandoned the line south of Lewis Run after acquiring trackage rights on the nearby Baltimore and Ohio Railroad mainline. The rest of the line between Lewis Run and Bradford was abandoned under Conrail."* (Abandoned rails, 2012)

I USA ligger hundratusentals rälssträckningar övergivna. Många av dessa, speciellt ute på landsbygden, övergavs under den stora depressionen under 1930-talet. De stora tågföretagen hade då inte råd att underhålla rälsen och lämnade därför sträckningen öde. (Abandoned rails, 2012)

I Europa stannade stora delar av tågtrafiken under och direkt efter andra världskriget. Under upplösningen av Jugoslavien förstördes rälsförbindelser och många av dessa har inte tagits i bruk sedan dess, skenorna ligger kvar utan underhåll. I England har rälsområden övergivits på grund av biltrafikens framfart. Den extrema tillgången på tågtrafik under 1800-talet fick sitt bakslag och lämnade rälssträckningarna åt sitt öde när bilsamhället och bättre vägar utvecklades. (Schiller, Bruun, Kenworthy, 2012)

I städer världen över har viadukter, tågtunnlar och räls lämnats övergivna och dessa platser har nu blivit populära platser att besöka, fotografera och studera. Platserna romantiserar och är del av industriturismen. Mötesplatser på internet tipsar om var dessa platser finns att besöka. På hemsidorna Urban 75, Urban Ghosts-forgotten places & urban curiosities och Abandoned rails finns bilder och beskrivningar på var dessa rälsområden finns att besöka. Allmänt kända övergivna rälsområden är bland annat Michigan Central Station i Detroit, USA och dess rälssträckning. Washington and Great Falls Electric Railroad i Washington, USA, Manchester Mayfield Railwaystation i Manchester, England. (Urbanghostmedia, 2010) Chemin de fer de Petite Ceinture i Paris, Frankrike är en övergiven och omdiskuterad rälssträckning som rör sig både inne i Paris och runt staden. (Urbanghostmedia, 2012)

I Ryssland finns det övergivna rälsområdet Salekhard-Igarka Railway i Salekhard. Området ligger i Norra Sibirien, ett område mitt ute i ingenstans. Att rälsen aldrig färdigställdes och inte har underhållits sedan 1950-talet har gjort att den har förfallit och tagits över av växt- och djurriket. Under 2000-talet påbörjades diskussioner angående restaurering och kompletterande av järnvägsrälsen. Men idag står rälsområdet övergivet och vildvuxet. Kvarlämnade godsvagnar, tåg och räls rostar ute i skogen. (Urbanghostmedia, 2009)

Ett annat övergivet rälsområde är Train Graveyard i Bolivia. Några kilometer utanför staden Uyuni ligger ett rälsområde med övergivna ånglok, vagnar och andra tågskelett. Tågen var en gång i tiden i bruk för att transportera mineraler från området. Rälsen övergavs men ligger nu kvar i marken. Till platsen överlämnas ofta övergivna tåg och vagnar och diskussioner om att förvandla platsen till ett tågmuseum pågår. (Urbanghostmedia, 2009) En annan begravningsplats för oanvända lok och vagnar är den bortglömda bangården Train graveyard Healey Mills i West Yorkshire, England. Även på plats i Rozelle Tram Depot i Sydney, Australien står uppradade spårvagnar och förfaller. (Urbanghostmedia, 2011)

Flera tågstationer världen över har lämnats åt sitt öde. Tågstationen Abkhazia, en tidigare överdådig tågstation står nu övergiven, ett förfallet minnesmärke i Georgien. (Urbanghostmedia, 2009) Eller Silent Subterranean Botanic Gardens Railwaystation i Glasgow, Skottland. Tågstationen som tillhörde den botaniska trädgården stängdes ned under första- och sedan under andra världskriget. Stationen öppnades aldrig igen upp och nu har stationen växt igen. En annan vildvuxen rälsstation är Heleneburgh Trainstation i New South Wales, USA. Ett rälsområde som lades ned redan år 1915, när en ny station öppnades bara 200 meter längre bort. Området är nu täckt av ruderatmark. (Urbanghostmedia, 2010)



När rälsen överges

Över hela världen har sedan mitten av 1900-talet järnvägsräls övergivits och sedan stått orörda för att förfalla. Att rälsområden är vanliga postindustriella områden inne i staden är ett faktum. Det här avsnittet beskriver vad som kännetecknar ett övergivet rälsområde och vad som händer på platsen när rälsen inte längre brukas av människan eller industrin.

Övergivna rälsområden har i likhet med öde industritomter en bevarad historia och utvecklade värden. Ofta står relikter kvar och rostar på förorenad mark och vildvuxet ödelandskap. Dess uttryck kan ge både negativa och positiva associationer. Platserna kan för vissa kännas oinbjudande och otrygga, andra ser platsen som en möjlighet. Kulturella skillnader präglar de öde platserna världen över men ofta följer utvecklingen på platsen samma mönster. Växtlighet tar över, ogräs och sly sprider sig över området och människor börjar använda platsen för olika vardagsändamål. Byggnader och strukturer står utan underhåll och förfaller. Ibland kan området intas av aktiva medborgare som bestämmer sig för att ta området i besittning och skapa något på platsen. Konst och kultur, eller bara en plats att vara på! Vad som är intressant är att övergivna platser innehar berättelser och skildringar från ett tidigare liv. Platserna kan ha ekologiska, sociala, estetiska och historiska värden och vad som väntar dem i framtiden är ovisst. (Saltzman, 2009)

Ekologiska värden

Förorenad mark kan vara en bra grogrund för många livskraftiga växter. När Colosseum under 1850-talet undersöktes av biologen Deakin, fann han så många som 420 växtarter inuti ruinen. Flera av arterna var dessutom sällsynta i Roms flora. En förklaring kan vara att dessa växter hade spridits till platsen med det djurfoder som hade beställts till arenan under antiken. Arterna hade dessutom växt sig till en tät grönska, kanske utgjorde jorden på platsen en god grund att gro i, då området tidigare hade fungerat som förvaringsplats för salpeter? (Johansson, 1985) Kan övergivna rälsområden vara grogrund för en annorlunda flora? Kan redan uppvuxen natur bevaras av stadsplanerare på platsen?

New Wilderness

I Kowarik och Körners bok (2010) *Wild Urban Woodlands - new perspectives for urban forestry* beskriver professorerna termen New Wilderness. New wilderness är en ny form av habitat eller lokal som har utvecklats sedan 1970-talets avindustrialiseringsfas påbörjades.

Enligt Kowarik och Körner upptäcktes den nya, vilda naturen i övergivna industriområden och blev känt som wastelands (ödemark) och sedan dess har uttrycket spridit sig med postindustrialismens utveckling. I västvärlden och speciellt i USA har stora områden de senaste 30-40 åren utvecklats till new wilderness även kallade brownfields (ruderatmark).

Ruderatmark består av så kallade "ogräsväxter" och arter med korta livscyklar som pionjär- och adventivväxter. Ruderatmarken bildas där människor lämnar marken öde. Kowarik och Körner beskriver att när industrimark överges är det första som växer upp pionjärväxter. Andra växtfamiljer som är vanliga vid övergivna industri- och rälsområden kan kallas adventivväxter. Adventivväxter är flora som inte har funnits naturligt på platsen tidigare. De är växter som har spridit sig till platsen, ibland med tågagnar i andra fall med hjälp av fåglar. Mark med höga kvävehalter är vanligt vid övergivna industriområden och har perfekt förutsättning för ruderväxter. Dessa platser kan bli svåra att planlägga i staden. Det finns många viljor som drar åt olika håll inom stadsplanering och om ruderväxter inte har stödet från medborgarna så tas det ofta ingen hänsyn till den vildvuxna grönskan på platsen. Dessa ödelandskap får ofta stämpeln att vara ett "Terra Incognita", okänt land, men kan i många fall vara källan till spirande ekologiska värden i staden.

Rälsområden kan alltså ha olika karaktärer och uttryck, men ofta är de ekologiska förutsättningarna relativt lika. Pionjär-, och adventivväxter samsas med djurarter på den ofta förorenade marken. Järnvägen skiljer sig från industriräls och bangårdar då de naturligt har en grön korridor mellan rälsen och det inhägnade området. Detta område har i alla tider bränts för att hållas efter och därför gynnas växtlokalen för vissa arter, ofta inhemska arter. När rälsen överges tas habitatet över av ruderväxter. Det kan därför vara av intresse att underhålla järnvägsrälserna när de överges, för att bevara den inhemska florin (Railtrails Australia, 2012)

Sociala värden

Spår av sociala värden går ofta att utläsa på platsen. Ett vanligt tecken på mänsklig aktivitet är graffiti eller klotter. På vissa platser ses utställda soffor och bord, vilka symboliserar en social struktur. Att någon bryr sig om platsen tillräckligt för att göra platsen trivsamt och användbart. I andra fall kan ett odlingsland, ett äppelträd eller en skuggande ek förena människor på så kallade informella mötesplatser. (Saltzman, 2009)

Reading viaduct... Foto: Philly Bricks, 2011.

"At the southern end there's plenty of buildings overlooking the viaduct. Imagining that a park project would instigate their conversion to lofts, wanderers would be up off the street but not alone. Still, I don't think I'd want to be up there at night. Surprisingly, we didn't encounter anyone else. We did see the tidiest homeless encampment ever: a cot, a trunk-coffee-table, and a broom, all tucked in a corner of a sole remaining station platform." (Soule, 2010)



"I stadens revor och fransar kan man också finna exempel på att tillfälligt övergivna och oplanerade områden används som ett slags informella trädgårdar. Ödetomter och igenväxande ytor kan fungera som tillflyktsort för växter och djur i det urbana landskapet, men kan också vara en tillgång för människor, som plats för bland annat lek och avkoppling." (Saltzman, 2009 s.51)

...ödemark bland räls och tegel. Foto: Matthew Soule, 2010



...bland öde tågstationer... Foto: Matthew Soule, 2010
Om estetiska värden:
"Det handlar om estetisering av äldre tillverkningsindustri, som till exempel stål-, textil-, livsmedels- och fordonsindustri. Estetiseringen innebär att industrin kopplas samman med behagande upplevelser, med konsumtion, spänning, trivsel och rekreation." (Willim, 2009 s.2)



Medborgarinitiativ

När det gäller övergivna rälsområden har frivilliga organisationer och medborgarinitiativ visat sig vara en av de viktigaste faktorerna till att platsen uppmärksammas av stadsplanerare. Friends of the Bloomingdale Trail i Chicago, USA är organisationen om kämpar för ett återupplivande av det oanvända rälsområdet i staden. Rälssträckningen som invånarna värnar om och som de önskar ska öppnas upp som promenad- och parkstråk sträcker sig genom hela staden, fyra kilometer, i marknivå och på en upphöjd struktur (bestående av 37 viadukter). Sedan 1998 har man diskuterat rälsens framtid, men det var först på 2000-talet som den frivilliga organisationen stiftades. Beslut har nu tagits att staden ska finansiera och stödja förvandlingen av rälsområdet, men projektet är fortfarande i planeringsfas. För tillfället riktas kritik mot det gestaltungs-förslag som finns för det planerade promenad- och parkstråket. (Friends of the Bloomingdale Trail, 2012)

Reading Viaduct Projekt i Philadelphia, USA är ett liknande projekt. Liksom Bloomingdale Trail är Reading Viaduct en upphöjd räls, en industriräls som för länge sedan byggdes till förmån för transport in till staden. Målet för organisationen är att öppna upp rälsområdet som ett grönt stråk för invånarna. Detta hoppas man skall medföra en nytändning för närområdet och investeringar i bostäder och handel. Industriområdet ska locka besökare och sammanföra kulturer samtidigt som historia bevaras och underhålls. En studie visar de ekonomiska fördelarna med att förvandla det övergivna rälsområdet till promenad- och parkstråk. Siffrorna talar för sig själva. Att riva strukturen skulle kosta tio gånger så mycket som att förvandla rälsen till en park. (Reading Viaduct Project, 2012)

Estetiska värden

Övergivna rälsområden, ofta industrirälsar eller andra rälsartefakter med tydliga arkitektoniska drag har ofta en estetisk dragningskraft. Ofta ligger rälsområdet också i anslutning till arkitektoniska industribyggnader eller stationshus. Robert Willim (2008) såväl som Hugh Hardy (2005) beskriver de estetiska värdena av bortglömda industritomter som viktiga. Som nämnts i tidigare kapitel beskriver Willim industriartefakter som estetiskt tilldragande platser på grund av vår nyfikenhet och okunskap om just industrier. Industriestetik är för oss något åtråvärt och annorlunda. I Ruhrområdet belyses industribyggnader kvällstid för att skapa en förstärkt estetisk visuell känsla på platsen. Enligt Willim dyrkar människan det monumentala i industrimiljöer. Historiskt sett beundrade människan dessa miljöer på grund av den lovande framtiden, idag hyllar människan platserna som följd av minnen och den industriromantik. (Willim, 2008)

Industriartefakter i parkmiljö

Anna Storm (2008) beskriver i sin avhandling att Landskapspark Duisborg Nord i Ruhr, Tyskland anses estetiskt tilldragande på grund av kombinationen av förfallen, övergiven industrimiljö med grönsstruktur, vatten och öppna landskap. "The conscious aesthetic view, together with the appreciation of industrial nature in the Landschaftspark Duisburg-Nord, hence show a rather atypical way of combining clarity with ambiguity and control with decay." (Storm, 2008 s.139) Fenomenet återkommer i parkmiljöer världen över och är för tillfället ett vanligt inslag i stadslandskapet.

Historiska värden

Övergivna rälsområden skvallrar om kultur- och arkitekturhistoria på platsen. Detta är värden som i många fall är värda att beakta, bevara och utveckla. Svenska Boverket tar upp ämnet generellt i plan- och bygglagen. "Kulturhistoriska och estetiska värden i befintliga miljöer skall tas till vara och förstärkas." (Boverket, 2012) Detta borde då även innefatta rälsområden. Rälsstruktur berättar ofta om stadens utveckling. Stationshus, viadukter och tunnlar kan berätta om den historiska utveckling som har präglat platsen.

På Stockholms Stadsmuseum har man skapat en ny metod för att klassificera grönområden. Metoden går ut på att stadens mellanrum ska kunna kultur-märkas på grund av sin kulturhistoria och bevaras och skyddas mot exploatering i framtiden. (Andersson, 2011) Kan detta också innefatta ödelandskap och ruderatmark i anslutning till övergivna rälsområden?

Kultur- kontra arkitekturhistoria

I ett samtal med skönhetsrådets sekreterare och kanslichef Martin Rörby (2012) diskuterade vi kulturhistoria kontra arkitekturhistoria. Rörby uttrycker att det i många fall är viktigare med arkitekturhistoria än kulturhistoria på en plats. Byggnader och strukturer från olika epoker kan oftast ge människan mer värde än den kulturhistoria som finns på platsen. Upplevelsen av en plats relateras ofta till arkitektur och visuella minnesbilder. Byggnader eller strukturer kan sammankopplas med känslor och sinnesintryck, då arkitekturhistoria ofta fungerar som landmärken, mötesplatser eller orienteringspunkter. Under samtalet frågar jag även om bra och dåliga exempel på förvandling av historiska platser. Rörby svarar att Freskatiområdet, beläget på norra Djurgården, är ett bra exempel på ett förvandlat historiskt område. Freskati visar alla lager av arkitekturhistoria på platsen.

Återtagande av rälsområden

Över hela världen sprider sig nu trenden att återta de övergivna, oanvända och bortglömda rälsområdena och förvandla dessa till rekreationsområden. I följande kapitel beskriver jag de positiva effekterna av ett återtagande av rälsområden. Positiva följder kan vara ett steg mot fler rekreativa offentliga platser i staden, en hållbar framtid, bevarande av stadens historia, ökad grönska i staden samt en social- och ekonomisk tillväxt. Jag visar exempel på rälsstråk (rekreationsstråk på landsbygden), gröna korridorer (rekreation- och grönskastråk i staden) och promenad- och parkstråk (parker i staden).

Rekreativa offentliga platser

Övergivna rälssträckningar ligger ofta på strategiska platser i staden. Ofta placerades rälsen för att länka samman stadsdelar och när rälsen tas ur bruk väver sträckan samman staden och skapar en ny yta för människorna att vistas på. Rälsområden, framförallt på landsbygden, men även i staden börjar nu användas som railtrails (rälsstråk) eller greenways (gröna korridorer). Dessa strukturer används för olika sorters av motion som joggning, vandring, cykling, skidåkning och ridning samt för rekreation och ekologisk spridning. I staden skapas ofta promenad- och parkstråk på övergivna rälsområden, dessa kan finnas både i marknivå eller upphöjda. (Rail to Trails Conservancy, 2012)

Urbanghostmedia, det nätverk som sprider kunskap om alla de övergivna platser som finns runt om i världen, beskriver hur viktigt det är att uppmärksamma dessa övergivna platser och återanvända dem. *“At Urban Ghosts we find abandoned places historically fascinating and visually intriguing, reminding us of how fleeting life is for buildings and objects as well as people. We hate to see old places demolished, and welcome any visionary reintegration of their historic character into the modern world. New York’s High Line is a perfect example of what can be accomplished when a group of people comes together to save an industrial structure that may hold appeal but little apparent functional use. But its reincarnation as a popular public park near the Chelsea neighbourhood proves that an industrial landmark can be the perfect Sunday stroll.”* (Urbanghostmedia, 2012)

Hugh Hardy (2005) skriver att återtagande av industriområden ligger i tiden. *“Turning them into parks revolutionizes urban neighborhoods, offering residents and visitors alike access to active and passive recreation. When well-conceived by their twenty-first-century inheritors, these developments may preserve the environment, recycle buildings, make positive contributions to urban life, strengthen community, support the arts, and retain local heritage. Depending upon their organization as profit or nonprofit ventures, they can also become a source of income for their communities.”* (Hardy, 2005 s.37)



Zhongshang Shipyard Park.
Foto: Kongjian Yu, Yang Cao, 2012



Lettenviadukt foot- and cycle path. Foto: René Rötheli, 2010



Otago rälsstråk, Nya Zeeland.
Foto: Kirra Holidays



Lettenviadukt promenad- och parkstråk. Foto: René Rötheli, 2010



Gleisdereick promenad- och parkstråk. Foto: Julien Lanoo, 2011

Hållbar framtid

Ett återtagande av övergivna rälsområden kan vara ett steg mot en hållbar framtid. Att återanvända redan befintliga strukturer och byggnader är effektivt och inom stadsplanering är det motiverande för att återanvända industritomter och ligga i linje med det hållbara samhället. På bloggen Cities, Spaces and Great Places, talar författaren om "robust spaces" eller "robustness", så kallade "resilient places", platser som anpassar sig lätt till förändringar som sker med tidens gång. Han tar i blogginlägget upp både High Line och Promenade Plantée som goda exempel på hur anpassningsbara övergivna platser kan vara till nya funktioner. Eller rättare sagt, hur många av världens infrastrukturprojekt som inte är anpassningsbara när strukturens funktion ändras och hur viktigt det är att medvetet tänka på hur en plats ska kunna förändras utefter platsens nutida och framtida förändrade behov. Detta är ett viktigt inlägg i debatten om hur vi ska bygga för framtiden, för att skapa ekonomiskt, socialt, och ekologiskt hållbara städer. (Ngan, 2011)

Jag frågade vid mitt möte med Martin Rörby om hur skönhetsrådet beslutar när de uttalar sig i projekt som har en stark historisk koppling och som ska förvandlas och få en ny funktion och gestaltning. Rörby svarar att om man vill skapa en ny plats, så måste man först känna sin historia för att därifrån kunna ta steget in i framtiden. Vad som kanske är ännu viktigare är att det är oförutsägbart hur människor vill leva i framtiden och det är därför är av stor vikt att skapa flexibla platser, platser som kan förändras med tidens gång. (Samtal med Rörby, 2012)

Hugh Hardy (2005) beskriver samma fenomen "Although it may be paradoxical to think that explaining the past leads to innovation, numerous success stories suggest that politically broad-based solutions best serve community needs. The intelligent reuse of industrial sites can provide a genuine sense of place, one that celebrates both a rich history and an off-beat aesthetic." (Hardy, 2005 s.37)

Bevarande av stadens historia

Genom ett återanvändande och bevarande av rälsstrukturer består platsens historia och kan leva vidare i platsens nya funktion. Både kulturhistoria och arkitekturhistoria är intressant och bildande för medborgarna. De historiska referenserna är också viktiga för att skapa relationer mellan människan och stadslandskapet. För att skapa intryck och minnen "the reuse of an industrial landscape should aim to conserve the memory of the place, taking account that this place should function as a "landmark". We should be careful, however, not to restore an industrial building and settling it as a decorative object within its urban context." (Postekkis, 2012)

Grönstruktur i staden

Upprustade rälsområden är viktiga ur ett grönstrukturperspektiv då rälsen kan fungera som just värdefull ekologisk miljö. Rälsstråket kan sammanlänka viktiga grönområden och vara en del i ett större grönsystem. Att rada upp alla positiva effekter av grönområden i staden skulle ta alldeles för lång tid, men jag understryker att dessa oanvända rälsområden i framtiden kan vara viktiga områden för rekreativa, gröna ytor för stadens invånare. Ett bra exempel där bevarad grönstruktur fungerar som förbindelse mellan offentliga mötesplatser är Emscher Park i Ruhrområdet "A crucial vision for the redevelopment under the IBA was an Emscher Landscape Park that would act as a "green connector" between the settlements of the Rhur valley, following the path of the Emscher River and using the abandoned industrial areas along it as a unique form of greenspace." (Sustainable Cities, 2012) Parken består av olika sorters miljöer som tillsammans skapar en helhet "The park is composed of regenerated brownfields, reclaimed forests, and existing recreational areas that together provide a cohesive set of green infrastructure for the entire region." (Sustainable Cities, 2012) Dessa områden är också viktiga för en hälsosam livsstil och möjligheten att vistas i gröna miljöer för rekreation och hälsa, "Grassy recreational areas, complete with hiking trails and climbing walls, have been sculpted from the old hills of coal pilings. Paths through glades of trees linking the many different components of the park follow the former industrial roads and rail lines." (Sustainable Cities, 2012)

Social- och ekonomisk tillväxt

Postekkis (2012) menar att övergivna industriområden och rälsområden som tidigare var ekonomiska tillgångar, nu får chansen att återigen vara en tillgång för staden och dess invånare. Turism och nytändning i närområdet väcker den sociala tillväxten. Jobbtillfällena och upprustade närområden leder till att fler investeringar riktas mot området. "The new users of the transformed building or site as well as the wider public will not only see the romantic and nostalgic side of a revitalized industrial building, but also its functional and financial contribution in the modern way of life where through sustainability of reuse and respecting something old and neglected, can be brought back to life for something new and exciting." (Postekkis, 2012)

I Ruhrdistriktet har den sociala- och ekonomiska tillväxten satt fart efter förvandlingen av området "The combination of some surviving industry, new housing, renovated housing, and business districts were critical to the success of the park areas that have become iconic tourist attractions." (Venkman, 2009)

Rälsstråk och gröna korridorer

Det har på senare tid blivit allt vanligare att övergivna och oanvända rälsområden förvandlas till motionsspår och cykelvägar, ofta ute på landsbygden, där det inte krävs så mycket upprustning av rälsen och där tillgången på ordentliga promenad- och cykelvägar kan vara bristfällig. På många platser i USA, Kanada, Nya Zeeland, Australien och Europa har det på övergivna rälssträckningar anlagts så kallade rälsstråk. Det är oftast frivilliga organisationer eller kommuner som har tagit dessa rälssträckningar i besittning, ofta med små medel, för att bevara och få användning av området. (Rail to Trails Conservancy, 2012)

På Railtrails Australia, vilken är en av de största samordnarna av rälsstråk i världen, finns samlad information om hela Australiens rälssträcksnät. Möjligheten att kunna färdas i önskad takt utmed en järnvägsräs, genom fantastiska landskap och förbi historiska platser lockar turister att sätta sig på cykeln istället för att ta bilen på semestern. Chansen att få upptäcka den inhemska naturen och samtidigt motionera och upptäcka platser som inte går att nå med bil eller med annan transport är också skäl till att det har blivit så populärt med rälsstråk. *"Railway engines have always had difficulty climbing hills. The steepest grade of a railway line is never more than 1 in 30. This means no sharp rises and no sharp bends, just sweeping curves and gentle undulations. This is why abandoned railway lines make such superb pathways for walking and riding."* (Railtrails Australia, 2012).

Ekologen John Robin menar att järnvägen alltid har varit en viktig del av bevarandet av inhemska flora och fauna, både som aktiv järnvägsräs och som rälsstråk. När järnvägen byggdes bevarades en växtkorridor intill rälsen och det är denna korridor som nu fungerar som ekologiskt museum, här finner man ofta en regions typiska biotoper. De bevarade arterna har frodats då rälssträckningarna brändes, samtidigt som området inte gödslades eller på annat sätt odlades. Överges nu rälsområdet helt tar ogräs och pionjärväxter över och den inhemska floran och faunan försvinner i takt med ruderatmarkens framfart. Genom att underhålla dessa rälsområden och bevara dem som rälsstråk kan inhemska flora och fauna gynnas. (Railtrails Australia, 2012)

I USA är Rails to Trails Conservancy den drivande organisationen bakom landets bevarade rälssträckningar. Organisationen jobbar för att bevara historiska rälsområden samt skapa en hälsosammare livsstil för människor. (Rails to Trails Conservancy, 2012)

I landet sträcker sig över 30 000 km rälsstråk som sammanlänkar städer och stater. Rails to Trails Conservancy hävdar att man med enkla medel kan förvandla övergivna rälssträckningar till fantastiska publika platser med gränsöverskridande fördelar. Det första som organisationen hänvisar till är de förutsättningar för ett allmänt välmående som rälsstråk kan erbjuda. Människor i alla åldrar kan motionera på olika sätt utmed rälsen, nöjet är dessutom gratis och kan integreras i invånarnas dagliga liv, samtidigt som rälsen sammanbinder platser inom eller utanför staden. Rälsen utgör ett nytt sätt att se staden och ett perfekt sätt att förflytta sig på. Exempelvis cykla eller promenera utan att behöva trängas med bilar eller andra fordon och dessutom undvika trafikstockningar är ett annat bra argument för att skapa fler rälsstråk. Istället kan cyklisten röra sig utmed växlande landskap, ett enkelt sätt för människan att uppleva naturen utan att störa lokalerna. Här kan habitatet bevaras som de var tidigare, de kan också utgöra färdväg för flora och fauna som sprider sig i området. Ur en ekonomisk synvinkel kan rälsstråk locka turism och företag till staden. Bevarande av historiska miljöer och kulturhistoria är allmänbildande och vad Rails to Trails Conservancy har uppmärksammat är också vilken känsla av samhörighet och identitet ett rälsstråk kan tillföra en ort. (Rail to Trails Conservancy, 2012)

Gröna korridorer utmed rälssträckningar i städer är också viktiga världen över. I Singapore har Nature Society startat ett projekt för att de oanvända rälssträckningarna i miljonstaden ska fungera som gröna korridorer. Projektet ut på att länka samman två rälssträckningar som numera inte är i bruk med flera av stadens största och mest omtyckta parker. Korridoren ska hjälpa besökare att ta sig mellan grönområden och stödja den ekologiska spridningen. Den ska också utgöra en länk mellan människor, gynna framtidens hållbara transportsystem och bevara stadens kulturhistoria. Nature Society förutspår även att projektet kan utgöra en turistattraktion och bidrar då till en ekonomisk tillväxt. *"The NSS proposal has eloquently stated the need to keep the Railway Lands as a green corridor based on environmental, social, recreational, and historical benefits. Others have also made good comments on the economic benefits of having a green corridor, that it is a key competitive advantage that helps attract or retain top talent and brings more economic development to Singapore. It could well bring other financial benefits, too, including increased property value for nearby residents."* (The Green Corridor, 2012)

Green Corridor Singapore. Foto och bild nedanför: the Green Corridor, 2011



“The Atlanta BeltLine represents a new framework for the region’s growth, centered on Transit Oriented Development, an unprecedented expansion of park land and public spaces, and vital expansion of the regional transit and transportation network.” (Atlanta BeltLine, 2012)



Rendering av Atlanta BeltLine projekt. Bild: Atlanta BeltLine, 2011



Rendering, The Overlook. Bild: Atlanta BeltLine, 2011



Rendering, Eastside Trail. Bild: Atlanta BeltLine, 2011



Rendering, the Arc. Bild: Atlanta BeltLine, 2011

Atlanta BeltLine

Som vi ser i exemplet från The Green Corridor i Singapore kan rälsstråk eller gröna korridorer också framträda i det urbana landskapet. Atlanta BeltLine är ett exempel på hur rälsstråk kan berika staden. Atlanta BeltLine-connecting Atlanta’s rich history to a vibrant future, är ett storskaligt rälssträcksprojekt som nu har nu startat i Atlanta, USA. Rälssträckningen är kombinationer av det järnvägsnät som byggdes på platsen för 100 år sedan. Ett 35 kilometer långt cykelstråk ska nu omsluta Atlanta och över 40 kilometer promenadvänliga stråk och grönstruktorkorridorer ska sammankopplas med det. Det historiska rälsstråket ska länka stadens distrikt med varandra och projektet är ett av de största utvecklingsprojekten i stadens historia. Stora delar av projektet är under konstruktion och avancerar i snabb takt. Restaurering av parkområden, nya bostadsområden Affordable Housing och olika konstprojekt under ramen för Art on the Atlanta BeltLine pågår just nu i staden (Atlanta BeltLine, 2012)

Den första delen av stadsprojektet är alltså under konstruktion, Eastside Trail. Giftigt markunderlag har fraktats bort och ersatts och ny infrastruktur har skapats utmed rälsstråket. Delprojekten Northside Trail, West End Trail och Interim Hiking Trails är i utvecklingsfas. För att medborgarna i Atlanta ska engagera sig i projektet arrangeras evenemang på olika platser i staden. Många arrangemang relaterar till Art on the Atlanta BeltLine och konserter, föreläsningar och utställningar ska locka besökande. Arboretum, en sorts botanisk trädgård, med träd i fokus utvecklas i grönområden för att göra människor medvetna och intresserade av miljö och natur i staden. För de som vill hjälpa till i stadsplaneprojektet finns det volontärgrupper att medverka i, det anordnas även organiserade guidade turer utmed rälsstråken och gemensamma joggingturer. (Atlanta BeltLine, 2012)

Det integrerade projektet Affordable Housing Projekt har ett mål att under en 25-års period bygga 5000 bostäder, ekonomiskt överkomliga för alla människor. Bostadsområdena byggs i anslutning till Atlanta BeltLine och ska generera bättre social hälsa då de boende får närmare till park- och rekreationsområden. (Atlanta BeltLine, 2012)

Fler positiva effekter som påvisas av Atlanta BeltLine är bevarandet av stadens historia och återtagande av stora ruderatmarksområden. (Atlanta BeltLine, 2012)

The Trestle

I St Louis, USA, finns numera det påbörjade projektet The Trestle. The Trestle är en övergiven upphöjd rälsstruktur som har påbörjat en förvandling för att sammankoppla de befintliga promenad- och cykelstråken Riverfront Trail och McKinley Bridge Bikeway. Stråket kommer att vara en del av Great Rivers Greenway District, ett upptagningsområde som satsar på att förvandla regionen till en bättre plats att leva på. Organisationen, Great Rivers Greenway vill skapa en grönstruktur som genomsyrar stadens infrastruktur och människors leverne genom att bygga cykelbanor och grönytor i ett pärlband, där The Trestle är en viktig del i ledet. *“Today, Great Rivers Greenway District is transforming this 1.5-mile abandoned railroad alignment (spanning from Branch Street to 14th Street) into a: Neighborhood jewel; Recreation attraction; Model of sustainability; Place for expansive views of the Mississippi River; and Link to downtown and surrounding neighborhoods.”* (Great Rivers Greenway, 2012)

Emscher Park Cykle Trail

Ett väl integrerat cykelstråk länkar samman Ruhrdistriktets tidigare industriområden, numera gröna lungor. En stor del av stråket består av återanvända rälsstrukturer som övergavs efter avindustrialiseringen. Nu kan besökare cykla över 700 kilometer, uppleva de gröna värdena i kombination med historiska referenser. Besökaren kan välja att röra sig utmed Industrial Heritage Trail eller Industrial Nature Trail. (Godaus & Polte, 2010)

West Toronto Railpath

I Toronto, USA har sektion ett av två av West Toronto Railpath varit i bruk sedan 2009. West Toronto Railpath ska sammanlänka västra Torontos förorter med stadskärnan med hjälp av den nedlagda industrirälsen. Friends of the West Toronto Railpath har engagerat sig under en längre tid för att få igång projektet. De vill nu slutföra cykelstråket hela vägen in till city. Studier genomförs för tillfället i hur stråket ska kunna finansieras för att skapa en långsiktig ekonomisk- och social utveckling i Torontos stadsdelar. (Friends of West Toronto Railpath, 2012)

Baana cykelkorridor

I Helsingfors, Finland har den tidigare industrirälsen som sträcker sig mellan västra hamnen till kampi och Töölö förvandlats till cykelstråk, Baana. Cykelstråket, 1,3 km långt, 15 meter brett och separerat från biltrafiken, ger möjlighet till en tryggare cykelupplevelse och en snabbare väg för att ta sig genom city. Utmed cykelstråket finns det även mötesplatser och aktiviteter utplacerade för att ge Helsingforsborna möjlighet till ett aktivare liv. (Colville, Andersen, 2012)

Promenad- och parkstråk

När Promenade Plantée, tidigare trafikerat järnvägsspår mellan Paris och Vincennes, invigdes som ett grönt promenadstråk flera meter ovan gatunivå år 1994 var den det första i sitt slag. Sedan dess har flera övergivna rälsområden förvandlats eller är på väg att förvandlas till promenad- och parkstråk som vidgar stadens gröna lungor och ger plats för invånarnas behov av rekreation, motion och möten. New Yorks populära promenadstråk High Line är det projekt som verkligen har satt fart på trenden. Parkstråket har sedan 2009 etablerats i staden och har sedan dess blivit en av de mest besökta platserna i New York City. High Line är ett bra exempel på den övergivna tågrälsens uppsving i staden och promenadstråket står som förebild för många urbana parker, framför allt i andra delar av landet men även i andra delar av världen.

Ett annat spårområde som under 2000-talet har utvecklats till en stor naturpark är Schöneberger Südgelände som ligger i utkanten av Berlin. Spårområdet och bangården lades ner år 1952 och lämnades åt sitt öde under flera decennier därefter. När förslag om att återuppta området för spårtrafik startade på 1970-talet visade det sig att området hade stora ekologiska värden som borde bevaras. År 1999 kunde Berlins invånare äntligen besöka och använda parken och sedan dess har Südgelände blivit en av de mest besökta naturparkerna i Berlin med omnejd.

I och med inspiration från dessa tre parker Promenade Plantée, High Line och Schöneberger Südgelände och så klart flera andra platser öppnades världens ögon upp för en ny sorts parkområden under början av 2000-talet, de som är skapade på övergivna rälsområden. Ovanstående exempel återkommer jag till i mina fallstudier.

Gleisdreieck Park

I Berlin har det nya promenad- och parkstråket Gleisdreieck Park öppnats. Stråket är baserat på samma järnvägsnät som grannen Schöneberger Südgelände och ska i etapp två ansluta till just detta promenad- och parkstråk. Parken som öppnades i september 2011 har blivit en känd park världen över. Projektet har vuxit fram i nära samarbete mellan Grün Berlin och Berlins invånare med Atelier LOIDL. Parken ligger i östra delarna av Berlin, i Kreuzberg, och är en viktig del av stadsdelens urbana struktur såväl som grönstruktur. (Landezine, 2012)

Området, Gleisdreieck, övergavs när andra världskriget tog slut år 1945. Platsen var tidigare en viktig knutpunkt för den tyska järnvägstrafiken och tillhörde järnvägsnätet Reichsbahn. Sedan 1945 har området stått orört och växt igen som ruderalmark. Ett ödelandskap där etablerade växtgrupper som typisk ängs- och spårvägsflora har växt fram. (Landezine, 2012)

Fyra meter ovan gatunivå ligger nu denna järnvägsbaserade park som en platta över området. Det är ingen smal, broliknande parkpromenad, utan en park med stora grönytor och plats för aktiviteter. Skejtning, cykling, jogging, bollspel och picknick är vanligt förekommande i parken. Platsens gestaltning är minimalistisk, detaljrik och på platsen är rumsligheten viktigt. De flesta järnvägsrelikerna, som spår och stationsbyggnader, är kvar och har vävts in i designen av platsen. (Landezine, 2012)

En viktig del av Gleisdreieck Parks utformning var den nära medborgarsamverkan som har präglat projektet från början och som nu i allra högsta grad är aktiv. Medborgarinitiativet AG Gleisdreieck har sedan 1990-talet jobbat aktivt med att bevara områdets järnvägs- och grönstruktur och sedan utveckla platsen till en publik park. Medborgarinitiativet har rötter i den protestgrupp som under 1970-talet motsatte sig byggandet av en flerfilig motorväg som skulle korsa området. Gruppens grundidéer baseras på att den ekologiska flora som finns i Berlin inte får försvinnas. Initiativets viktigaste uppgift är att bevara och utveckla den offentliga parken och motverka att Gleisdreieck exploateras. Flora och fauna ska leva vidare i parken, samtidigt som projekt inom odling utvecklas. (AG Gleisdreieck, 2005)

Lettenviadukt

I den Schweiziska storstaden Zürich stod promenadstråket Lettenviadukt foot- and cycle path och gallerian Refurbishment Viaduct Arches klar år 2010. Projektet är ett kombinerat landskaps- och arkitekturprojekt som fokuserar på att återanvända rälssträckningen och den övergivna viadukten Lettenviadukt. Förr i tiden gick godstrafik över viadukten, men under 1980-talet byggdes den nya, mer effektiva rälsen, bara ett stenkast bort från rälsområdet. Lettenviadukt har sedan dess stått orörd och fungerat som en barriär i stadsdelen. Stadsplanerare i Zürich bestämde sig för att göra något åt situationen och utnyttja den vackra viaduktens valv och arkitektur samt länka samman stadens outnyttjade delar med Zürich centrum. Resultatet blev en ny promenad- och cykellänk mellan området utmed kanalen Limmat och Zürich centrum samt ett arkitektoniskt landmärke och kommersiell mötesplats. (Landezine, 2012)

Promenad- och parkstråket bevarar den tidigare järnvägsrälsens karaktär i stråket. De ursprungliga rälskenorna är borttagna och istället markeras deras tidigare plats med grusbeläggning. Ingen vegetation är placerad på stråket men ett parkstråk löper längs med det upphöjda promenad- och parkstråket. Inuti valven under promenaden har det skapats utrymme för handel och verksamheter. Viadukten har byggts om för att inhysa ett marknadsområde, Markthalle. (Landezine, 2012)



Lettenviadukt foot- and cycle path. Foto: René Rötheli, 2010

“This reprogramming initiated two decisive urban impulses: The viaduct as a spatial barrier becomes a linking structure and the outdoor spaces bordering it are upgraded. We viewed the ambivalence of a large-scale connecting machine and a linear building as a fundamental quality and used it as the architectural leitmotiv to symbiotically connect the new uses with the viaduct structure, including the characteristic Cyclopean masonry as atmospheric element”. (Landezine, 2012)



Gleisdreieck park. Foto: Julien Lanoo, 2011



“Thus many poetical types of scenery are created, together forming one big landscape: the freedom of the meadows, the backdrops of trees, the forest, the nursery, the large terraces, the small woods, the sport tracks, and the central plaza”. (Landezine, 2012)



Hofbogen Spread. Foto: Marteen Laupman, 2011



Zhongshan Shipyard Park. Foto: Kongjian Yu, Yang Cao, 2012
"A small site with big stories" (Turenscape, 2007)



Park Spoor Noord, Antwerpen. Foto: Patrick De Roo, 2010

Park Spoor Noord

I Antwerpen, Belgien öppnades år 2009 Park Spoor Noord. Platsen är ett större landskapsprojekt som innefattar grönytor, lekplatser, idrottsytor och korsande promenadstråk. Parken ligger i de norra delarna av Antwerpen och det nya landskapet skapar ett trivsammare och tryggare närområde för grannskapet. Sedan 1873 hade området fungerat som järnvägsområde och delat av områdena Dam, Stuivenberg och Seefhoek. När rälsområdet lades ner 2001 bestämdes det att platsen skulle förvandlas och bilda en ny stadspark. I de nedlagda järnvägsbyggnaderna inhyses nu idrottsanläggningar, utställningshallar och restauranger. Parken länkar samman kvartersområden och ytorna är rymliga med plats för spontan aktivitet för alla. (Stad Antwerpen, 2012)

Att förvandla det tidigare industriområdet var inte helt problemfritt. Under en längre tid pågick sanering av området. Aska och olja grävdes bort och ersattes med enorma mängder ny jord. Även vatten och avlopp har grundligt renoverats. Nu är parken en luftig park med hållbara material och lättskötta ytor. Stora gräsmattor kantas av inhemska trädarter som vid plantering redan var relativt stora. Promenadytor består av kullersten varierade med betongytor som är bättre att cykla på. Infällda ledlampor pryder promenadytorna och armaturer belyser uppifrån. Vissa områden består av ängsmark som växer fritt, andra ytor är terrasserade för att ge en mer intim och ombonat känsla. Rälshistoria har uppmärksammats på platsen och många av byggnaderna på området är numera kulturmärkta, bland annat de två vattentornen som kommer att renoveras framöver. Vattentornen användes för ett självständigt vattenförsörjningssystem av den belgiska järnvägen, SNCB, nu står de tomma och övergivna. I markbeläggningen har även rälsen bevarats på vissa platser, för att bevara den historiska kopplingen. (De Wael, 2008)

Mendoza Central Park

Mendoza Central Park i Mendoza, Argentina är parken som återanvänder stadens övergivna järnvägsräls. Parken som till stor del består av den oanvända järnvägens fysiska attribut har blivit ett omtyckt offentlig rum som verkar röra sig någonstans mellan en stadspark och ett torg. Platsen visar upp gröna inslag och öppna ytor med plats för aktiva och passiva möten. Mendoza Central Park erbjuder en urban livsstil och människornas önskemål på en modern stad. Rälsens linjäritet syns i gestaltningen av parken. "The project is not rooted in the geometry of the city, but into the geometry of the remains of the railways" (Martignoni, 2011)

Hofbogen Spread

Hofpleinlijn viaduct är viadukten som smälter samman med Hofbogen Spread och snart utgör ett långt och variationsrikt promenad- och parkstråk i norra delarna av Rotterdam, Nederländerna. Rälsområdet, som fortfarande är i bruk, byggdes mellan 1905-1907 och var det första i Nederländerna att elektrifieras. Strukturen var den första i världen att byggas i armerad betong och därför utnämndes strukturen år 2002 som National Monument. Sedan utnämningen har planerna för gestaltningen av den nya promenaden som ska placeras uppe på rälsen bearbetats. Tågförbindelsen ska förflyttas och den tidigare barriären ska nu istället utgöra en länk mellan Rotterdams norrorter. (Architectuur fond, 2009)

Viaduktens valv används redan i kommersiella syften och som ateljéer och kontorslokaler. Området är mycket integrerat i närområdet då lokalerna har använts ända sedan 1940-talet. I Hofpleijn stationsbyggnad öppnades 2011 Mini Mall, en mötesplats för artister och konstnärer. (Starink, 2011)

Zhongshan Shipyard Park

I staden Zhongshang, Guandongprovinen i Kina, öppnades redan 2001 Zhongshan Shipyard Park. Parken skapad av Turenscape är en hyllning till det övergivna hamn- och rälsområdet. Parken var en av de första projekten i Kina där gestaltningen av platsen inspirerades av platsens industriella historia. Parken är väldigt olik traditionella kinesiska parker och lockar därför både turister och invånare till besök. (Turenscape, 2007)

Skeppsvarvet öppnades under 1950-talet och lämnades öde år 1999. Området skulle rivas för att bereda plats för nya bostadsområden och en stor barockpark. Men invånarna såg potentialen i området som hade överlevt en betydande del av Kinas historia, från industrialiseringen till revolutionen under 1960-talet. Därför valde stadsplanerarna att återuppliva hamn- och rälsområdet (Turenscape, 2007)

Parken är en publik park med utmärkande design, där dåtid möter framtid. Hamnbyggnaderna, med utsikt över vattnet, inhyser tehus och caféer. Räls och andra relikier är bevarade och utgör stommen i utformningen. Också vegetationen i området är bevarad och blandas med konstinstallationer som sprider färg och skapar rumslighet på platsen. Vatten integreras i gestaltningen och kanaler och bassänger korsar området, som också fungerar som en buffer vid tidvatten. "The principle of reducing, reusing, and recycling natural and man-made materials is followed. Original vegetation and natural habitats were preserved, just as only native plants were used throughout. Machines, docks, and other industrial structures were recycled for educational, aesthetic, and functional purposes." (Turenscape, 2007)



Diskussion

För att knyta samman mina nya kunskaper börjar jag med att sammanfatta järnvägens historia. Rålsområdets utveckling efter att platsen överges är för mig mycket intressantare, men kanske kan man finna ledtrådar om hur platsen kan förvandlas och användas i framtiden genom sin historia? Jag beskriver de ledtrådar jag har hittat till varför trenden att återanvända övergivna rålsområden som offentliga promenad- och parkstråk nu har spridit sig inom stadsplanering världen över.

Från räls till promenad

Järnvägsrälsen som föddes i början av 1800-talet spred sig över världen som en löpeld. Rälsen blev nödvändig för transport under en intensiv period för att sedan kompletteras av bilen under mitten av 1900-talet. Järnvägen är fortfarande en stor del av vårt samhälle, men för ett tiotal år sedan lämnades många järnvägsrälser utan underhåll och står nu övergivna och vildvuxna, både i staden, i utkanten av staden och på landsbygden. Många rålsområden har stått orörda i 60-70 år och det skulle kräva stora summor för att restaurera och använda dessa för tågtrafik igen, dessutom kanske de inte behövs som transportsträckor längre? Det är dyrt och tidskrävande att plocka bort räls som ligger kvar i marken. I vissa städer bevarar man rälsen för att ingen vet vad framtiden bär med sig, kanske kommer rälsen att användas igen? I de flesta städer är detta områden som länge har varit förbjudna att beträda och därför blir människor nyfikna och vill besöka rålsområdet.

Postindustrialismen har nu öppnat dörren till industriområden. Stadens mellanrum och platser i stadens periferi intresserar invånarna. Att uppleva och undersöka stadens mellanrum, till exempel övergivna rålsområden, har blivit populärt. Urban exploring har blivit ett vanligt söndagsnöje och på internet finns en uppsjö av foton och blogginlägg från övergivna industriområden, tunnlar och rålsområden. En slags mättnad av allt det tillrättalagda i tillgängliga i stadsmiljöer har skapat en nyfikenhet kring det oplanerade och övergivna. Ödelandskap, ruderatmark och övergivna rålsområden fungerar som inspiration inom konst, kultur och arkitektur. Både på grund av sina ekologiska, men framför allt estetiska värden. Vilket i sin tur leder till en ökning av platsens sociala värden då området fungerar som mötesplats och landmärke. Dessutom delar ödeplatsen med sig av sin kulturhistoria och framför allt sin arkitekturhistoria. Reliker och strukturer understryker den förgångna eran, industri-eran. Nu tar växtligheten över och rälsen rostar. Postindustrialismen vurmär för det förgångna. Industrin är för dagens människor en fantasi, inte en verklighet, utan utvecklas till industriromantik.

Under en längre tid har industriområden tagits och restaurerats för nya funktioner. Fler och fler av stadens tidigare öde industrilandskap har förvandlats och integrerats i den nya staden. Under 2000-talet har en ny trend spridit sig över världen, att skapa offentliga promenad- och parkstråk av övergivna rålsområden. Platser som jag har nämnt i min litteraturstudie är i allra högsta grad aktuella inom landskapsarkitekturen, Ruhr regionen, Gleisdereickt Park, Zhongshang Shipyard Park med flera. Detta är platser som har blivit välkända världen över, de flesta ligger det stora investeringar bakom. Men det finns många andra liknande projekt världen över, med lika intressant historia, som inte har fått lika mycket publicitet. Dessa platser har likheter och skillnader men en sak om de flesta förvandlade rålsområden har gemensamt är de sociala intressen som ligger bakom en förvandling.

Människor vill ta tillbaka den mark som järnvägen eller industrin tidigare hade i besittning och skapa en gemensam offentlig mötesplats. Medborgarinitiativ och frivilliga organisationer står bakom öppnandet av flera stora promenad- och parkstråk och deras kunskap och målmedvetenhet sprider sig. De områden där rälsen tidigare har fungerat som barriärer ska nu väva samman staden. Gröna korridorer, rekreations- och transportstråk är viktiga för invånarna och de gröna värdena står högt i kurs. Aktiviteter, såväl kulturaktiviteter som idrott och undervisning tar plats utomhus i det offentliga parkrummet. Kanske hör det ihop, intagande av övergivna platser och behovet av offentliga rum, där människan står i centrum och tillsammans dikterar villkor? Jag talar här framför allt om alla de "Friends off"-organisationer, inspirerade av Friends of the High Line som organiserat strukturerade upp promenaden, dess gestaltning, funktion och aktiviteter. Medborgarna vill vara delaktiga i utvecklingen av sitt närområde. Oftast är det enklast att göra ingrepp i en miljö som inte är så tillrättalagd ännu. Övergivna platser har stor potential att utvecklas precis så som människorna vill att de ska utvecklas. Vissa områden förvandlas till områden med gröna aktivitetsytor och plats för spel och lek, som i Park Spoor Noord i Belgien, en annan plats införlivar konst och kultur i staden, så som i Atlanta BeltLine, Atlanta, USA. Processen från övergivet rålsområde till publik promenad- och parkstråk förenar människor i ett gemensamt stadsplaneprojekt, en investering för framtiden. Nutidens medvetenhet bidrar till att platser som tidigare hade demolerats för att sedan exploateras nu får stå kvar som som symbol för en gemensam historia och en gemensam framtid.



Rälsen, Bloomingtons rail, när det begav sig. Foto: Friends of Bloomingtons Trail



Bloomingtons rail övergavs 1990. Foto: Ben Helphand, 2011



Kanske framtidens Bloomingtons railpark? Bild: ARUP, 2012

“Vår utgångspunkt är att ett landskap alltid utgörs av relationer, och att det därmed ständigt är under förändring och förhandling”. (Katarina Saltzman, 2009 s.7)
Medborgarinitiativ Prinzessinengarten, Berlin. Foto: Prinzessinengarten, 2012



Konstprojekt på Atlanta BeltLine. Foto: Atlanta BeltLine, 2012



Bad i Zhongshan Shipyard Park! Foto: Kongjian Yu, Yang Cao, 2012



Mot en hållbar framtid

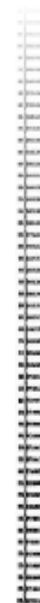
Hållbar utveckling ligger i tiden och att återanvända strukturer i landskapet som redan finns är i allra högsta grad ett hållbarhetstänk, vad kan vi göra med denna plats? Vad är den nu och vad skulle den kunna bli? Att skapa flexibla platser, som nu kan användas på ett sätt, men som om 20 år kan användas på ett annat vis är inspirerande och fördelaktigt. Hållbarhet hänger också mycket ihop med grönsstruktur och närheten till grönområden. Bevarandet av den ruderatmark som har växt upp på övergivna rälsområden kan vara av intresse. Också möjligheten att sammanlänka stadsdelar, kvarter och mötesplatser med hjälp av gröna stråk är viktigt. Stadens invånare kan leva lantliv inne i staden och i samband med utökade rekreationstillfällen är dessa återtagna rälsområden viktiga i stadens utveckling. Att färdas med tåg är ett relativt hållbart transportsystem, jämförelsevis, men att istället beträda rälsen med cykel eller kanske joggandes är både bättre för miljön och för hälsan. I städer, där cyklisten ofta har sämre förutsättningar än bilisten i trafiken, kan dessa områden vara till stor hjälp vad gäller framkomlighet och effektivitet. Att jogga från punkt A till punkt B utan att behöva vänta på rödlys är ovanligt i större städer och när man använder befintlig räls till att skapa ett promenad- och parkstråk återanvänds ytan för människans rekreativa behov.

Grönsstruktur, rekreation och transportsystem för diskussionen in på stadsplanering. Förvandlingen av rälsområden i städer kan på sikt ge ökad ekonomisk- och social tillväxt. Det finns många exempel på projekt där dessa nya offentliga parkområden ligger som grogrund för ökade arbetskraftstillfällen och upprustade områden i anslutning. Café- och restaurangkulturen ökar, butiker, mataffärer, aktiviteter och organisationer tillströmmar närområdet. Bostadsområden upprustas, kanske byggs det nytt. Allt detta kan vara positiva framgångar, men de kan också ge upphov till en förvandlingsprocess i närområdet som fungerar exkluderande istället för inkluderande. I Europa är stadsplanerarna mer inställda på att skapa offentliga platser, medan i andra delar av världen tar privata investerare ofta över i processen, projektet blir vinstdrivande. Balansen mellan ett restaurerat rälsområde och ett exploaterat område kan i verkligheten vara härfin. Värden på platsen kan försvinna vid ett återtagande och gestaltarna borde vara noga med att bevara ekologiska, sociala, estetiska och historiska värden. Bilden av ett övergivet rälsområde är för många bara en otillgänglig plats med ödemark. Andra ser platser som en estetisk tillgång i staden och värnar om att bevara känslan på platsen. I många fall hänger det visuella ihop med arkitekturhistoria.

Resultat litteraturstudier

Nedan sammanfattas resultatet av min frågeställning: Hur har järnvägsrälsens historiska utveckling från brukbar till övergiven räls sett ut och vilka samhällsförändringar har på senare tid lett till trenden att förvandla övergivna rälsområden till publika promenad- och parkstråk?

- **Industriromantik**
Postindustrialismens intåg och med den fascinationen för industriområden, så som till exempel industriräls och bangårdar, dess estetiska karaktär och historiska värden (kultur- och arkitekturhistoriska värden), är första steget för ett återtagande av dessa platser.
- **Intresset för ödelandskap**
Intresset för ödelandskap och ruderatmark, dess ekologiska värden och deras bidrag till stadens grönsstruktur.
- **Fokus på offentliga platser**
Behovet av offentliga platser ökar världen över, eftersom städerna växer. Att ta tillvara på övergivna rälsområden och skapa offentliga rum på platsen ligger i tiden.
- **Medborgarinitiativ**
Invånarnas ökade intresse för stadsplanering. Invånarnas närområden utgör en grogrund för medborgarinitiativ och medborgarsamverkan. Medborgarna vill vara delaktiga i att forma sin stad och sin framtid.
- **Hållbarhet och stadsplanering**
Att förvandla en redan befintlig plats och dess struktur är ekonomiskt hållbart. Det ger också möjligheter för närområdet att utvecklas ekonomiskt och socialt.





2 Fallstudier.

High Line.

High Line är en upphöjd tågräls som tidigare användes för transport av varor, en kvarleva från tidiga 1900-talets industrialism. Det intressanta med High Line är hur man har valt att bevara den industriella känslan i utformningen. Promenaden är designad in i minsta detalj och skapar en tydlig arkitektoniskt atmosfär. Den rostiga rälsen, dess struktur och linjäritet framhävs och förskönas. Stråkets material och växter är valda och kombinerade med stor omsorg och skapar ett estetiskt tilltalande intryck som lockar besökare från världens alla hörn. Intresset för övergivna och igenvuxna rälsovråden har ökat markant efter öppningen av High Line.

Foto: Iwan Baan, 2009



Promenade Plantée

Promenade Plantée sträcker sig högt över Paris gator och besökare promenader eller cyklar på det gröna stråket omgivna av husfasader från varierande tidsepoker och med skiftande uttryck. På stråket rör sig besökaren mellan planteringar i olika nivåer, vattenspeglar och sittplatser. Parken sammanbinder flera av Paris östra stadsdelar och fungerar som kvarters- och stadspark för många invånare.

Foto: European trips, 2012



Schöneberger Südgelände

Schöneberger Südgelände är en grön oas, en naturpark med slående många upptäckta och oupptäckta individer och arter. Parken har växt fram under en längre tid då det övergivna spårområdet har stått orört under mer än 50 år. Schöneberger Südgelände och dess utveckling har nu uppmärksamats och försiktiga ingrepp på platsen har skapat ett naturnära parkstråk. Parken är ett vanligt utflyktsmål för Berlins invånare under helger och lov och anses vara en attraktiv lokal för ekologer och naturintresserade besökare.

Foto: Paul Sullivan, 2012

Frågeställning

Hur kan det övergivna rälsovrådets historia och värden ta sig uttryck i promenad- och parkstråkets gestaltning?

Tillvägagångssätt

Jag har valt att göra fallstudier som utvärderar tre olika promenad- och parkstråk. Att studera samband mellan historia, värden och gestaltning på plats ska ligga som grund för ett generellt resultat av frågeställningen. Fallstudierna bygger på besök på platsen.

Val av fallstudier

Jag har valt de tre parkstråken High Line, Promenade Plantée och Schöneberger Südgelände för mina fallstudier. Sambandet mellan dessa tre promenader är att de alla har varit aktiva rälsovråden som under mitten av 1900-talet togs ur bruk och sedan stod övergivna under många år. Dessa rälsovråden har på senare tid omvandlats till publika promenad- och parkstråk och blivit omtyckta mötesplatser, rekreationsområden och arkitektoniska landmärken. Stråken som är belägna i storstäderna New York, Paris och Berlin har på olika sätt tagit med sig sin historia in i framtiden. Inspiration från platsens tidigare funktion och arkitektur har skapat karaktäristiska uttryck vid gestaltning av den nya mötesplatsen.

Jag beslutade mig för att studera dessa parker på grund av deras tydliga skillnader, om än så lika utgångspunkter. Att närmare studera dessa tre promenad- och parkstråk ger en inblick i olika sätt att närma sig en förvandling och återtagande av övergivna rälsovråden. Hur kan man förena gammalt med nytt på bästa sätt? I många avseenden har dessa platser liknande historia men vid förvandling har de helt olika program, koncept och design. Platserna har olika uttryck och funktioner. High Line är en väl genomtänkt promenad med tydliga historiska referenser i både övergripande gestaltning och i detaljer. Människor besöker parkstråket för att beundra kombinationen av hårdgjorda ytor och växtmaterial. Platsen fungerar som ett samtida konstprojekt. Promenade Plantée är ett stråk där det finns utrymme för aktivitet och rörelse. Det sociala värdet vid parkstråket är klart övervägande och en stor del av invånarnas vardagliga upplevelser tar plats på promenaden. Schöneberger Südgelände fungerar som en grön naturpark och här är de ekologiska värdena de viktigaste gestaltningselementen. Parken fungerar som ett utflyktsmål med stora rekreativa värden.

High Line

Parkstråket the High Line initierades av organisationen Friends of the High Line i syfte att bevara det historiska rälsområdet och skapa en mötesplats för stadens invånare. Stråket är uppbyggt på en tidigare övergiven och igenväxt industriräls som sträcker sig 2,3 kilometer, sex meter ovan gatunivå. Promenadstråket slingrar sig genom de tre distrikten Meatpacking, Chelsea och Hells Kitchen på västra Manhattan och bildar därmed det nya distriktet High Line District. (David & Hammond, 2011)

På High Line samsas Manhattans invånare med turister. Barn som vuxna, ungdomar som pensionärer, många uppskattar stråket där hårdgjorda ytor av räls och betong smälter samman med gröna planteringar. Design möter kultur- och arkitekturhistoria och bildar en samtida mötesplats. (National Geographics Sverige, 2011)

High Line anses vara den nya stadsparken på Manhattan och stråket används som rekreationsområde. Människor söker sig till parken för att betrakta den vackra utsikten över Hudson River eller för att finna en lugn stund i den vibrerande staden. Besökare stannar till för att beundra planteringar och detaljer på stråket eller för att träffa vänner. Kanske ett jobbmöte kan flyttas hit en sommardag? Lockar ett besök på en konstinstallation, guidad tur i parken eller kaffe i solen? (David & Hammond, 2011)

High Line bjuder in till en varierande promenad på Manhattan. Då konstruktionen sträcker sig mellan hus och över gator upplever besökaren en ny dimension av staden och betraktar från ovan den nya stadsdelen. Även från gatunivå är utsikten över promenad- och parkstråket slående. Lögonfallande järnpelare håller uppe parkstråket som slingrar sig som ett grönt band högt över gator och avenyer. De många sittmöjligheter som erbjuds bidrar till att en vanlig sysselsättning på stråket är att betrakta andra människor. (David & Hammond, 2011)

På High Line arbetar parkvärdar med att hålla rent och snyggt på gångytorna och sköta om planteringarna. Det är många som passar på att ställa frågor och diskutera växter och skötsel med parkvärdarna, som även håller koll på att ingen stiger i rabatterna eller plockar blommor till sin käreasta. Parken är stängd nattetid, men på kvällen kan besökare uppleva ett helt annat High Line än i dagsljus. Parken belyses då med dova lampor som ska framhäva stråkets design. Belysningen är också viktig för att inge trygghetskänsla. (David & Hammond, 2011)

High Line besöks varje vecka av skolklasser i alla åldrar som uppe på promenaden kan lära sig om naturen och dess ekosystem. De kan även delta i seminarier om hur det går till att gestalta en offentlig plats och i grupp får de hjälp med att rita sin egna drömpark. (David & Hammond, 2011)

High Line har en lång och brokig historia med många aktörer inblandade och promenaden har skapat sig ett vida känt rykte. Människor vallfärdar till New York för att besöka parken som är ett tydligt exempel på tillvaratagande av bortglömda och övergivna platser i staden. (Gullbring, 2011) Stråket bevarar High Lines övergivna landskap och dess karaktär som industriräls samtidigt som det skapas en ny atmosfär och arkitektonisk känsla som inspirerar i hela området. Projektet är ett innovativt parkprojekt som innefattar hållbarhet, återanvändande och grön utveckling i staden. (Friends of the High Line, 2008)

Promenad- och parkstråket befinner sig i en ständig förändring. Stråket ska följa sin tids utveckling och hela tiden reflektera över natur och kultur i stadens landskap. Människans vägar smälter samman med planteringarna och förhållandet mellan växtmaterial, arkitektur och besökare blir diffus. Kombinationen av planteringar och promenadytor bildar olika sorters rumslighet och besökaren rör sig genom ängsmark, våtmark och skogsland. Konceptet syftar till att göra High Line till en inbjudande plats som tar ner staden på en mänskligare skala. (Friends of the High Line, 2008)

Området kring High Line blomstrar som aldrig förr, både visuellt och ekonomiskt. Närmiljön är grönnare än någonsin tidigare när både Hudson River Park och High Line fungerar som nya publika mötesplatser. Samtidigt har områdets butiker, hotell, restauranger och barer blivit omåttligt populära. Det är plötsligt hippt och tilltalande med rött tegel och rostiga detaljer. (Gullbring, 2011)

Ett resultat av parkens framgång är att området nu har vänts sig till ett klientel med mer pengar. High Line District har gentrifierats på samma sätt som SOHO har gjort i New York. Även om High Line är ett exempel på hur medborgare går samman och organiserat tar över offentliga platser så har parkens organisation fått kritik i många sammanhang. High Line har fått stämpeln: POPS - "Privately Owned Public Spaces", då promenaden har tagit emot stora donationer från privata finansärer som sedan drar nytta av att figurera i sammanhang relaterade till High Line. Detta är ett så kallat "aligning your brand"-fenomen som under en tid har spridit sig över New York City. High Line anses också av många som mer av ett "event space" än en publik park. Detta har samma effekt som POPS, parken sponsras av evenemang som tar plats på promenaden och blir därav en produkt av privata intressen. (Campbell, Dolloghan, 2011)

High Line

Stad: New York City, NY United States.

Adress: Promenad- och parkstråket sträcker sig i nuläget från Gansevoort Street till 30:th Street, mellan 10:th och 11:th Avenue.

Initiativtagare: Friends of the High Line och City of New York.

Design: Projektledare James Corner Field Operations tillsammans med Diller Scofidio + Renfro samt trädgårdsdesigner Piet Oudolf.

Byggnadsår: Sektion 1. 2004-2009 Sektion 2. 2006-2011 Sektion 3. -

High Line i stadens kontext. Foto: Iwan Baan, 2011



I gräset vid nya Seating steps. Foto: Friends of the High Line, 2011

"Like others, we had fallen in love with the landscape that had reclaimed the monumental structure. We hoped to save this self-sown wilderness, which, thanks to Joel Sternfeld's photography, had become the defining image of the High Line-but to repair the underlying structure and make the High Line sound for years to come, this landscape had to be removed. In their 2004 competition entry, Field Operations and Diller Scofidio + Renfro showed us a proposal that retained the sense of wilderness and mystery of the original High Line landscape. It celebrated all that was great about the High Line's past while making the High Line accessible and giving it a future." (Friends of the High Line, 2008 s.7)





High Line, 2009. Foto: Iwan Baan, 2009



Övergivet och vildvuxet landskap. Foto: Joel Sternfeld, 2000

New Yorks nya stadspark

Pulsen på Manhattan var hög då invånarantalet i New York i början av 1900-talet steg till över en miljon människor. Den tilltagande industrialiseringen satte fart på världsekonomin och New York City förändrades i takt med ökad arbetskraftsinvandring samt effektivisering av industri- och transportväsendet. Den sydvästra delen av Manhattan kom att bli det största industriområdet i staden tack vare hamnen i Hudson River och dess möjlighet till skeppning av produkter. Många människor kom att försörja sig av arbetstillfällen vid industrier i Meatpacking district. (David & Hammond, 2011)

I Meatpacking district, produktionsområde för charkuterier, fanns ett hundratal slakterhus och förpackningshallar. Transporten av produkterna in och ut ur området blev snart ett stort säkerhetsproblem då frakttåg rusade fram i en väldig fart på gatorna där invånare och industriarbetare rörde sig dagligen. Tågen kom att orsaka många olyckor och New York City Council insåg snart att den ohållbara trafiksituationen måste förändras. (Najafi, 2001)

År 1929 beslutades det om ett nytt stadsplaneprojekt som skulle underlätta i den pressade trafiksituationen. Projektet, West Side Improvement Project, skulle bidra till tryggare gator på västra Manhattan. Engagerade medarbetare i projektet fattade snart ett beslut om att separera gång- och biltrafiken från tågtrafiken. Några år senare, år 1934, stod industrirälsen High Line klar, högt ovan gatunivå. Industritrafiken och transporten på the High Line pågick under många år, men under 1950-talet inleddes en ny era inom transportbranschen. Lastbilar och truckar fick nu sitt stora genombrott och slog därmed ut tågtrafiken. Transporten på High Line avstannade och den södra delen av rälsen revs till förmån för nya byggprojekt. År 1980 rullade det sista tåget på High Line. Det kom nu att dröja många år innan rälsen blev till ett hett diskussionsämne igen. (Friends of the High Line, 2008)

Det självsådda landskapet

High Line stod övergiven och orörd under många år. På rälsen utvecklades snart ett självsått landskap. Frön spreds till rälsområdet där årtidernas växlingar snart gav starka uttryck. Människor som vågade sig upp på det förbjudna området möttes av vårens spirande grönska, sommarens prunkande ogräs, höstens sprakande färgkombinationer och vinterns snöbeklädda landskap på rälsens rostiga skenor. Flera fotografer fångade detta mikroklimat på bild, bland annat Joel Sternfeld, vars bilder några år senare bidrog till bevarandet av rälsen. Sternfelds bilder förmedlade den vilda, lummiga växtligheten och en melankolisk (alternativt magisk) känsla som senare användes som inspiration vid utformningen av promenad- och parkstråket. (Najafi, 2001)

High Line hotades under 1990-talet av rivning. En envis tågfantast, Peter Obletz, bestämde sig för att aktivt strida för High Lines bevarande och fortlevnad. Han bosatte sig i en kvarlämnad tågagn på High Line och bestred därför myndigheternas beslut om rivning. Så här i efterhand anses Obletz vara parkstråkets verkliga grundare då han under många år kämpade mot myndigheternas beslut om demolering och på så sätt lyckades bevara High Line intakt under hela 1990-talet. (Freeman, 2007)

Friends of the High Line

År 1999 möttes två engagerade invånare i området under en sammankomst angående High Lines demolering, Joshua David och Robert Hammond. Då de insåg att det inte fanns någon som stred aktivt för High Lines bevarande stiftade de tillsammans den frivilliga organisationen, Friends of the High Line. Till en början var organisationens mål endast att bevara strukturen, men med tiden utvecklades idén om att skapa en park och ett offentligt utrymme för Manhattans trångbodda invånare på den övergivna strukturen. (Friends of the High Line, 2008)

Organisationen kom att bli räddningen för rälsstrukturens bevarande. Under flera år pågick förhandlingar med City of New York och markägare i området. Många utdragna processer och förhandlingar genomfördes. Efter framgång och intresse bland stadens medborgare började projektet ta form och det verkliga arbetet för att utforma High Line till en offentlig park startade. Restaureringsstudier genomfördes, ekonomiska förutsättningar diskuterades och snart påbörjades utveckling av programmet. (Friends of the High Line, 2008)

Under våren 2003 hölls en idéävling, Designing the High Line. Grundtanken med tävlingen var att få kreativa arkitekter att tänka stort, vitt och brett. I tävlingen deltog människor från hela världen. Innovativa bidrag från 720 arkitektkontor planerade framtidens High Line och ett stort antal av bidragen hängdes sedan upp som utställningsmaterial på tågstationen Grand Central. (Friends of the High Line, 2008)

Arkitektonisk ruin förvandlas

Projektleddande kontor James Corner Field Operations, landskapsarkitekter och planarkitekter utvecklade tillsammans med arkitekter från Diller Scofidio + Renfro, samt trädgårdsdesigner Piet Oudolf det nya promenad- och parkstråket. Under hela processen var Friends of the High Lines styrelse aktiv och engagerad. Byggnationen av parken startade år 2006 och tre år senare stod sektion ett av tre sektioner klar. Sektion två öppnades våren 2011 medan den tredje och sista sektionen fortfarande befinner sig i arbets- och rättsprocess. (David & Hammond, 2011)

Gestaltning

Att bevara High Lines historiska uttryck har varit viktigt i processen. Bevarandet av räls, linjäritet, struktur och den industriella känslan, både uppe på stråket och på gatunivå har eftersträfvats. Den naturliga, vilda växtligheten har varit en viktig byggsten och ett efterliknande av detta tillstånd har använts som designmoment. (Fehrenbacher, 2011)

Den rostiga rälsen

Rälsen har varit en av de största inspirationskällorna i utformningen av stråket och den fungerar som designelement i parken. Promenadytor i betong följer den historiska tågrälsens struktur som också integreras med planteringar, sittplatser och mötesplatser. Rälsen har behållits i samma skick som den återfanns i. Den rostiga rälsen rör sig obehindrat utmed stråket och belyser de industriella referenserna. (Friends of the High Line, 2008)

Redan i ett tidigt skede fattades beslutet om att tågrälsen skulle bevaras och ett stort jobb lades ned på att dokumentera den exakta positionen av rälsstrukturen. Varsamt flyttades skenorna tillfälligt, underlaget gjöts och sedan placerades rälsen ut på sin ursprungliga plats igen. Nu har rälsen funnit sig tillrätta i en ny kontext, som en del av den nya promenaden. (Friends of the High Line, 2008)

Rälsen fungerar som en tydlig referens till det historiska High Line. Transporträlsen High Line presenteras i och med rälsens bevarande, men rälsen påminner också om tiden efter industrirälsens förfall. Den rostiga rälsen ses som en symbol för det övergivna urbana landskapet. Rälsen kan också fungera som ett designmoment som speglar 2000-talets formspråk med dess tydliga industriromantiska inslag. (Friends of the High Line, 2008)

Möten på stråket

High Line är en plats för passiva såväl som aktiva möten. Många besöker stråket ensamma och studerar andra besökare, växtkompositioner och design. Andra besöker stråket för att besöka konstutställningar eller delta i ett seminarie eller en guidad tur. Det anordnas även filmvisningar, dans- musik- och teaterframträdanden på stråket. Marknader, "Open-House-New York" och festivaler är exempel på andra happenings i High Lines närområde. (David & Hammond, 2011)

Besökare rör sig utefter stråket i lugn promenadtakt då det var viktigt i gestaltningsarbetet att stråkets promenadytor blev funktionella och behagliga att röra sig på. Den övergripande rörelsen på stråket är linjär och rälsen rör sig framfusigt mellan och genom byggnader. Promenadytorna är skapade i olika nivåer för att ge ett böljande intryck. (Friends of the High Line, 2008)

Ödelandskap

Det mytomspunna och vildvuxna landskapet som täckte rälsområdet på High Line under sena 1900-talet har inspirerat i växtbäddar på stråket. På den övergivna rälsen tog naturen över och skapade sig en egen värld där ogräs och sly samsades om platsen. (Fehrenbacher, 2011)

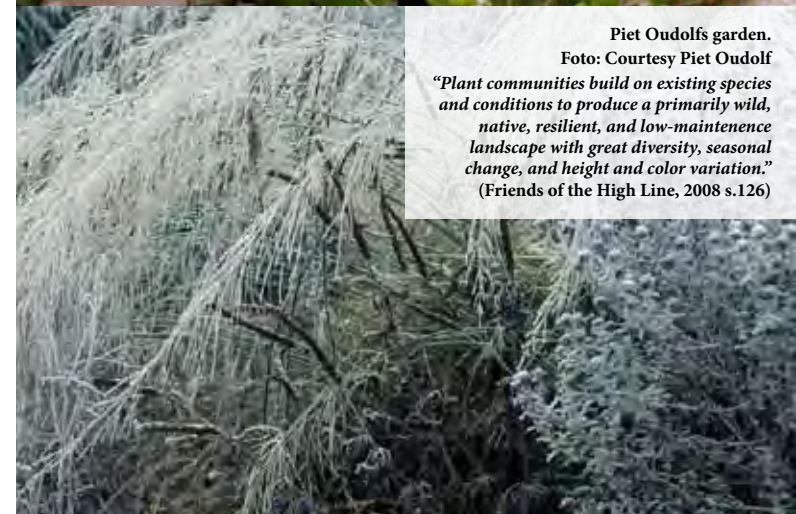
När trädgårdsdesignern och växtspecialisten Piet Oudolf fick äran att utveckla High Lines planteringar var planen att i så stor utsträckning som möjligt bevara den självsådda, vilda växtligheten och på så sätt bevara platsens övergivna känsla i gestaltningen. När projektet i realiseringsfas insåg vilka problem ett bevarande skulle innebära blev designteamet tvungna att tänka om. Istället bestämdes att planteringarna skulle inspireras av och efterlikna det övergivna rälslandskapet. (Friends of the High Line, 2008)

Växtligheten på parkstråket står för en stor del av stråkets karaktär. Rälsens placering utgör planteringsytor och en uttrycksfull kombination av rostig räls och växter av olika färg och form är High Lines signum. Växterna är kombinerade för att ge färg- och texturskiftningar under alla årstider och de utvalda arterna är uttrycksfulla även när deras blomningstid är över. Höst- och vinterlandskapet kan därför fortsätta vara spännande även växtgestaltmässigt. Ofta framhävs planteringarnas uttryck i kontrast till designen och de lågmälda materialvalen på stråket. Planteringarna utförs mycket detaljerat för att inge en känsla av oplanerat och självsatt landskap. Växterna placeras så att de smälter samman med promenadytor och uttrycket skall visa att människan och naturen delar på utrymmet uppe på stråket. (Friends of the High Line, 2008)

Planteringarna består mestadels av perenner och prydnadsgräs i olika nivåer men även lökväxter, klätterväxter, buskar och mindre träd finns representerade. Växterna på High Line är extremt utsatta under alla väder och årstider och därför är de utvalda arterna stresståliga och vana vid tunna jordmån och torrt klimat. Under vinterhalvåret fryser den tunna jordmånen lätt och under sommaren är det istället problem med torka. Att ge planteringarna lagom mängder vatten och växtnäring är ett problem året runt. Parkvårdarna jobbar hårt med att hålla ordning på växterna och de sorter som inte klarar av växtförhållandena byts ut under säsongens gång. (Fehrenbacher, 2011)

Träd och växter ska hjälpa till att binda koldioxiden som släpps ut i området och luften som invånarna i High Line District andas ska bära lägre halt av föroreningar än tidigare. Det gröna stråket ska även hjälpa till att skapa skugga i det byggnadstäta området, där solgassiga gator under sommarhalvåret är en önskad vardag för många människor. (Fehrenbacher, 2011)

"From an aesthetic and design standpoint, it has always been our position to try to respect the innate character of the High Line itself: its singularity and linearity, its straight-forward pragmatism, its emergent properties with wild plant-life-meadows, thickets, vines, mosses, flowers, intermixed with ballast, steel tracks, railings, and concrete." (Friends of the High Line, 2008 s.30)
Foto: Juan Tenorio, 2010



Piet Oudolf's garden.
Foto: Courtesy Piet Oudolf
"Plant communities build on existing species and conditions to produce a primarily wild, native, resilient, and low-maintenance landscape with great diversity, seasonal change, and height and color variation."
(Friends of the High Line, 2008 s.126)

3:RD SECTION

THE CUT OUT

West 30th street entrance

West 28th street entrance

WILDFLOWER FIELD

West 26th street entrance

VIEWING SPUR

WOODLAND FLYOVER

2:ND SECTION

West 23rd street entrance

23:RD STREET LAWN

22:ND STREET SEATING STEPS

CHELSEA THICKET

West 20th street entrance

CHELSEA GRASSLANDS

West 18th street entrance

10:TH AVENUE SQUARE

West 16th street entrance

SUNDECK PRESERVE

CHELSEA MARKET THE SUNDECK

West 14th street entrance

1:ST SECTION

Standard Hotel

WASHINGTON GRASSLAND

GAENSVOORT WOODLAND

GAENSVOORT OVERLOOK

GAENSVOORT PLAZA

SLOW STAIR

Med utsikt över staden

High Line sträcker sig för tillfället mellan Gaensvoort Street och West 30:th street. Det första jag möter en sommardag 2011 är Gaensvoort Plaza, tidigare en bullrig och trafikerad gata, nu ett kullerstenstorg med gatuliv och ofta mindre marknader. En slow stair leder från det livliga torget upp på det lugna stråket. Promenaden börjar med en avsats och utblick över gatulandskapet, Gaensvoort Overlook. Skira träd och buskar som björk och järnek ramar in entrérummet och bidrar till den starka rumsligheten som omsluter och inbjuder till samtal och reflektion.

Med Standard Hotel i blickfång rör sig stråket rakt genom byggnaden. En tät grönska omfamnar vid Gaensvoort Woodland som på ett otvunget sätt smälter samman med Washington Grassland. En kombination av prydnadsgräs, buskar och perenner reser sig ur promenadytan, bäddar in de bevarade rälsstrukturerna och skapar effektfulla och fängslande färgkombinationer från tidig vår till sen höst.

Vid the Sundedeck pryder mindre buskar som Olvon och Sumak promenadytans kanter. Med utsikt över Hudson River finns det möjlighet att njuta av solen från en solsäng, blöta fötterna i vattenspegeln eller förundras över planteringarna i Sundek Preserve. Vid planteringarna kan jag studera bevarade delar av den naturliga floran som spred sig över rälsområdet för ett tiotal år sedan och få en känsla av hur det övergivna High Line då tedde sig. Sundek är en populär mötesplats för vänner och bekanta och är en av de livligaste mötesplatserna på promenad- och parkstråket. Vidare när jag en passage med plats för installationer och caféverksamhet. Genom Chelsea Market strålar ljuset genom specialdesignade glasrutor när jag fortsätter mot 10:th Avenue.

Utmed planteringar bestående av aster, salvia och gullris slingrar sig stråket fram till 10:th Avenue Square, ett terrasserat trädäck och mötesplats med utsikt över gatan. Platsen är likt en observationsplats eller amfiteater ett rum där man kan sitta och se taxibilar susa förbi och studera förbipasserande cyklister. Mötesplatsen är en av de mest besökta på High Line, med utsikt mot både 10:th Avenue och Frihetsgudinnan. Utsökt utsikt!

Vidare leder High Line mig in till dramatiska Chelsea Grasslands. I planteringarna är växtvariationen påtaglig och årstidernas växlingar förtydligas genom sprakande färgkombinationer. Vid Chelsea Thicket tar sektion två över. En tätare grönska tar över mitt synfält och det känns som att promenera genom en skogsduge. Även här är vintergröna träd och buskar det rätta valet och olika variationer av järnek blandas upp med prunkande, dekorativa körsbärsträd.

Sektion två överraskar med en nyanlagd gräsyta med plats för spel och lek, 23:rd Street Lawn. I anslutning till gräsmattan finns även en sittrappa, 22:nd Street Seating Steps som är en omtyckt och välbesökt plats som även verkar användas som scen.

Genom Woodland Flyover, en upphöjd promenadtrappa som tar mig ännu en nivå högre, rakt in i trädskronor av tsumak och magnolia, ett mikroklimat som återigen syftar till den täta grönska som en gång bredde ut sig över High Line. Vidare leder promenaden till Viewing Spur, ytterligare en utsiktsplats över 10:th Avenue och med historiska anknytningar till de affisherade väggarna av High Line, nu med öppet fönster som lockar till utblickar över staden. Snart flyter Woodland Flyover in i Wildflower field, ännu en av Piet Oudolfs planteringar. Som ett experiment blandas här olika vilda arter och ger ett naturligt intryck. Promenaden slutar i 30:th Street Entry och the Cut Out, en utsiktsplats över såväl High Line som gatulivet.

Den tredje och sista delen av High Line, från 30:th street till 34:th street, som också innefattar West Side Rail Ways, ett stort bangårdsområde, har fortfarande en ovisst framtid. Fram till sommaren 2011 ägde fortfarande olika tågbolag området och det är först under våren 2012 som New York City ha fått klartecken att rälsområdet undgår demolering. Denna del av High Line är fortfarande en övergiven rälsstruktur och från sektion två får jag en glimt av den vildvuxna grönskan som breder ut sig på rälsområdet.

Jag tycker att parken inger en lugn sinnestämning som leder till att jag lägger märke till nya detaljer på stråket vid varje besök. Årets säsonger märks tydligt på platsen och berikar upplevelsen. Då stråket rör sig ovan mark, lite närmare himlen och molnen så känns väderförändringar tydligt. Omslag från soligt till molnigt påverkar starkt upplevelsen av stråket. Upplevelsen förstärks i och med att växtligheten är låg och att det inte finns några höga och täta träd som skyddar mot sol och regn. På High Line får jag ofta en känsla av att jag är en del av parken, som en installation. Besökarna utgör en stor del av upplevelsen och platsen är lite av en teaterscen där man studerar andra människor. Det går helt enkelt inte att undgå någon form av interaktion. Det är fint att så många människor väljer att vara på en och samma plats och använda stråket som ett rekreativt område då promenaden är exponerad och består av så hårdgjorda material. Att High Line är skickligt komponerad, med material och i detaljer, är en av anledningarna till att jag ständigt återkommer till parken.



Promenade Plantée

Promenade Plantée, även kallad Coulée Verte eller på svenska, den gröna korridoren, är Paris motsvarighet till New Yorks High Line. En långsmal park byggd på en övergiven järnvägsviadukt. Promenade Plantée var det första övergivna rälområdet som under slutet av 1900-talet förvandlades till promenad- och parkstråk. Parken har sedan dess stått som förebild för många nya promenad- och parkstråk på övergivna rälsstrukturer världen över. (Urban Redevelopment Authority, 2011)

Stråket sammanlänkar flera av Paris östra kvarter och visar upp arkitektoniska epoker genom sin 4,5 km långa promenadpark, 10 meter ovan gatunivå. Kantad av byggnader av omväxlande arkitektur och varierande kvalitét vandrar besökarna över en viadukt, med utsikt över kvartersparker, torg och gator. På promenaden korsas sedan tematrädgårdar med vatteninstallationer, fontäner, vattenspeglar, sittplatser och mötesplatser. Från nära håll kan man titta in på kreativt dekorerade balkonger som tillhör Promenade Plantées grannar, tvätt som hänger utanför fönstren och nyfikna människor som tittar ut på promenaden från sina hem. (Urban Gardens, 2011)

Den ursprungliga strukturen för promenad- och parkstråket är en övergiven järnvägsräls som under tidigt 1900-tal trafikerade sträckan mellan Paris-Bastille och Vincenne-Marlese-en-Brie. Promenadstråket är uppbyggt på den del av det upphöjda rälområdet som sträcker sig på Viaduct des Arts. Viadukten är numera ombyggd och huserar ateljéer, konstnärskollektiv och caféer. De resterande kilometrarna rör sig över parker byggda på övergivna bangårdar samt nere på gatunivå där rälsen tidigare svängde in genom tunnlar och mellan bostadsområden. (Becker, 2010)

På stråket samsas hundägare, ungdomar och barnvakter. Alla hittar hit, speciellt invånarna som bor i området. Även fåglar hittar upp på stråket och kvittrar för långsamt flanerande föräldrar och lekande barn. Ett måste vid ett besök är ett stopp i Jardin de Reuilly, den stora gräsmattan som ligger i anslutning till Promenade Plantée och som är omåttligt populär vid aktiviteter och möten för alla tillfällen. Helger som veckodagar, på sommarhalvåret är varenda kvadratmeter av ytan upptagen av picknickgäster och soldyrkare. (Urban Redevelopment Authority, 2011)

“Den tegelklädda viadukten står kvar som en fantasieggande strukturerande linje i stadsbilden, stärkt av trädplanteringen ovanpå. En barriär har blivit ett stråk”. (Nya parker i Paris, 2002)



En tidig vårdag på Promenade Plantée. Foto: Lyn S, 2011

Promenade Plantée

Stad: Paris, Frankrike.

Adress: Promenad- och parkstråket ligger i 12:arr mellan Place de la Bastille och Porte Dorée metro station.

Initiativtagare: Mairie de Paris.

Design: Arkitekt Philippe Mathieux och landskapsarkitekt Jacques Vergely.

Byggnadsår: Byggnationen av Promenade Plantée påbörjades 1989 och parken invigdes år 1993.

En rivning av järnvägsviadukten ansågs länge som det rätta valet då detta var det billigaste alternativet med snabbast lösning. Med med tiden insåg Paris stad att möjligheten fanns att skapa något nytt och spännande som skulle kunna gynna området och dess invånare, en långsiktig och hållbar lösning (Myrans, 2011). Foto: Le Viaduct des Arts



Promenade Plantées historia

Järnvägsrälsen som står som grund för Promenade Plantée hade fungerat som transportsträcka mellan Paris och Vincennes under mer än hundra år när rälsen togs ur bruk år 1969. Rälsområdet stod sedan övergivet och under förfall många år innan Paris stad valde att ge nytt liv till området genom att skapa parker i området och en grön promenad ovanpå den övergivna strukturen. (Becker, 2010)

Det hela började år 1853 då efterfrågan på kommunikationsmöjligheter in och ut från Paris ökade. Redan på 1930-talet hade diskussionen tagits upp angående möjligheten att skapa en tågräls som skulle trafikera sträckan mellan Paris och Vincennes. Sträckan skulle förflytta människor och gods mellan Frankrikes huvudstad, Paris och förorter/närliggande småstäder. När rälsen år 1859 stod färdig rullade tågen jämsides Paris gator, över viadukter och in genom tunnlar till allas förtjusning. Sträckan var outhärdlig under mer än 100 år. I och med den nya moderna pendeltågstrafiken, RER A, som började trafikera sträckan till Vincennes från slutet av 1960-talet blev järnvägsrälsen etappvis nedlagd (vissa sträckor är dock fortfarande i bruk). År 1969 övergavs rälsen mellan Paris och Vincennes och stod sedan oanvänd i över tjugo år. (Le Viaduc des Arts, 2012)

Området kring Bastille fick sig ett ansiktslyft i och med en renovering på 1980-talet. Det var president Francois Mitterand som skulle förändra Paris stadsplan. Tågstationen Gare de la Bastille, arkitekt Francois-Alexis Cendrriers mästerverk, revs till mångas bestörtning år 1984 till förmån för det nya operahuset som skulle byggas på platsen. Detta blev startskottet till områdets renovering där bland annat Viaduct des Arts, Jardin de Reuilly och Promenade Plantée skulle bilda det nya Bastille området. (EMAP Architecture, 1996)

Viaduct des Arts

Under många år debatterades livligt hurvida viadukten skulle rivas och göra plats för framtida grönområden/ byggnationer eller bevaras som möjlighet till offentliga mötesplatser. Den övergivna järnvägsrälsen hade redan år 1986 blivit uppköpt av Paris stad från SNCF, Frankrikes statliga järnvägsbolag. Några år in på 1980-talet bestämdes att rälssträckningen skulle bevaras och utvecklas och den övergivna järnvägsviadukten uppbyggd av rymliga valv renoverades redan 1989. (Le Viaduc des Arts, 2012)

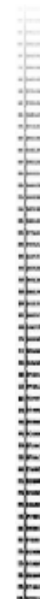
Arkitekt bakom projektet var Patrick Berger vars arbete pågick 1994-1997. Berger designade viadukten med stor vördnad inför den historiska konstruktionen. Detaljer och strukturer har bevarats och skapar nu en unik känsla i kvarteret. Denna struktur skulle komma att kallas Viaduct des Arts då valven byggdes om till mindre ateljéer och utställningslokaler för olika konstnärsgrenar. På senare år, har konceptet vid Viaduct des Arts blivit så stort att en konstakademi har skapats, Academie du Viaduc des Arts, som håller i utbildning och utställningar. (Le Viaduc des Arts, 2012)

Jardin de Reuilly

I samma veva som återupplivandet av Viaduct des Arts påbörjades arbetet med parkområdet Jardin de Reuilly, där Arkitekt Pierre Colboc var ansvarig. Området hade tidigare fungerat som bangård för godståg och nu förvandlades detta område till park. Till skillnad från rivningen av Gare de la Bastille så bevarades Gare de Reuilly, och den gamla stationsbyggnaden har på 2000-talet förvandlats till boendefastighet med kontorslokaler. (Archibald, 2011)

Promenade Plantée

I slutändan var det Promenade Plantée som lyckades knyta ihop området och göra det till en helhet. Två engagerade lokala designers blev ansvariga för projektet arkitekt Philippe Mathieux och landskapsarkitekt Jacques Vergely. Arkitekterna var dock inte först med att föreslå ett upphöjt promenad- och parkstråk. I arkitekttävlingen för Opéra Bastille några år tidigare hade det vinnande bidraget föreslagit ett grönt promenadstråk över gatorna i området. Det var alltså en Kanadensisk arkitekt, Carlos Utt, vars vinnande bidrag för Opéra innehöll förslag för upphöjda promenadytor och utnyttjande av den övergivna viadukten som satte utvecklingen av promenaden i rullning. När Mathieux och Vergely påbörjade gestaltningsprojektet växte designen fram med utgångspunkt i att området skulle bli mer tillgängligt för invånarna och bilda en grön korridor, en oas mitt i Paris. (Myrans, 2011)



Utformning av stråket

Bevarande av den ursprungliga strukturen med tunnlar och viadukter har varit den viktigaste utgångspunkten vid gestaltandet av Promenade Plantée. De givna strukturerna har satt prägel på resultatet och är väl integrerat i den berättelse som stråket berättar. En variationsrikedom har hela tiden eftersträvt och att länka samman de fyra grönyrtorna: Square Hector Malot, Jardin de Reuilly, Jardin de la Gare de Reuilly och Square Charles Peguy med promenadstråket har varit viktigt. (Becker, 2010)

Sammanlänkningen av kvarter och områden har också varit ett viktigt mål med promenaden. Tillgängligheten har hela tiden varit viktig, med det 12:e kvartersområdets medborgare i fokus skulle det vara tillgängligt att ta sig ut på promenaden från sin bakgård eller via entré. Det var också viktigt att lägenhets- och kontorsfönster vette ut mot promenaden, så att platsen skulle bli en trygg och intim plats att vistas på. Stråket präglas av öppna ytor med utblickar över gator och torg varierade med snävare vyer där besökaren promenerar nära eller rakt igenom huskroppar. (Becker, 2010)

En grön oas

Mathieux och Vergely bevarade och utvecklade vegetationen som fanns på plats när området var övergivet. De blandade denna vegetation med tematrädgårdar av varierade växtmaterial och olika romantiska färg- och formkompositioner. Robinia, rönnsumak, murgröna, björk, vilda rosor, vildvin, flädersbärsbuskar, forsytia och älggräs hyllar den övergivna järnvägsrälsen och står för den vilda och tätbevuxna delen av stråket. När rosor, lavendel, bambu, blåregn, förgätmigej, körsbärsträd, magnolia och citronträd placeras tätt intill klungor av den vilda vegetationen blir resultatet en väl komponerad trädgård som står i kontrast till de trafikerade gatorna nedanför stråket. Vegetationen som både ger skugga, skapar rumslighet, ger doftinslag och visuella utsvävningar är en av de viktigaste värdena på stråket. Bitvis kan det kännas som att man är ute i det naturliga landskapet. (Becker, 2010)

På stråket får besökare möjlighet att beundra arkitekturen i det 12:arr från nära håll, samtidigt som man inte hör eller ser en enda bil under hela promenaden. Guidade turer görs årligen med Paris parkpersonal. Då kan man få lära sig om växterna på promenadstråket, om arkitekturen i området och höra anekdoter från den tidigare järnvägsviadukten och dess historia. (Becker, 2010)

Kvarterspark

Promenade plantée's dragningskraft ligger i den närhet av grönstruktur den utgör för östra Paris invånare. Det upphöjda stråket har en nära relation till alla de bostadshus och kontorslokaler som ligger närmast den gamla rälsstrukturen. Att människor som bor i området tar vägen förbi Promenade Plantée är inte en tillfällighet. Kanske måste de passera stråket, eller så kanske de väljer att ta just den vägen för att det är den bästa vägen? Barnen passerar parkstråket när de går hem från skolan, kanske åter de mellanmål med kompisar eller familj på stråket. (Becker, 2010)

Den uppvuxna grönskan som finns på Promenade Plantée fungerar som Paris invånarens trädgård. Här finner de grönska och rekreation och även om det är parkarbetare som sköter om planteringar så njuter invånarna av att när som helst kunna besöka trädgården. De offentliga platserna Square Hector Malot, Jardin de Reuilly, Jardin de la Gare de Reuilly och Square Charles Peguy, som återfinns i marknivå har på ett naturligt sätt länkats samman med promenaden och finner sig därav i ett naturligt parksammanhang. De många uppgångarna och entréerna till stråket gör att det är enkelt att från gata och park nå stråket. (Becker, 2010)

Varierande arkitektur

Utmed Promenade Plantée finns det möjlighet att studera en variationsrik arkitektur. Arkitekturepoker, arkitekters mästerverk, material och detaljer. Möjligheten att komma så nära byggnaderna gör att många arkitekturintresserade gärna tar en promenad på stråket i studiesyfte. (Becker, 2010)



Paris. Bild: Stig Claesson



"Jardin de Reuilly är tänkt som en skyddad park för kvarteren omkring, att skapa kontakt med Avenue Daumesnil och hålla en genomgång öppen för den planterade promenaden". (Nya parker i Paris, 2002)

Promenad på stråket

Mitt senaste besök på Promenade Plantée gjordes en solig sommardag i juli 2010. En typiskt parisisk frukost inhandlades på närmsta bageri, croissant och kaffe, dessutom en flaska vatten då temperaturen tidigt steg över 25 grader. Vi började vår promenad vid västra entrén precis bakom det arkitektoniska landmärket, Opéra Bastille, vid Avenue Daumesnil. Det var här den gamla järnvägsviadukten mynnade och den tidstypiska arkitekturen med karaktäristiska valvformade passager av tegel och sten finns kvar att beskåda i området Viaduct des Arts. I dessa valv huserar nu gallerier och ateljéer för konstnärer av olika natur, hantverkare, modeskapare. Platsen har varit ett välkänt kulturområde som integrerar konstnärskollektiv med kvarterens invånare.

Väl uppe på stråket möter vi en tät och prunkande trädgård av träd, buskar, perenner och vertikala växtväggar. Då promenaden skapades för nästan 20 år sedan har växterna, buskar och träd hunnit växa sig täta och höga. Så fantastiskt grönt och lummigt stråket är, och vilken rymd!

En sommarförmiddag i Frankrikes semestertider är tempot långsamt på stråket, vi möter inte många människor och de vi möter har en avslappnad attityd, vissa läser bok andra vilar på en bänk, filosoferar och tittar på folk som går förbi. Ogräs, oklippta häckar och buskage stör inte, de snarare bidrar till den lugna stämningen på stråket. Här och var syns klotter, inte heller det stör. Detta är en kvarterspark för Paris invånare och det märks i gestaltning och skötsel.

Parken har sittplatser med glimtar ut mot gatulivet och överallt är gatulivet närvarande visuellt. Trafiken finns där, men hörs inte. Square Hector-Malot är en av de fyra parkplatserna i gatunivå som är länkade till promenadstråket. Platsen utgörs av en terrasserad yta med kanaler, fontäner och växtinslag och med flera sittplatser och plats för lek och rörelse. Ett långt stråk av rosor, körsbärsträd, vinrankor, lavendel och täta huskroppar leder oss härifrån vidare till en modernistisk stålbro som böjer sig över Jardin de Reuilly.

Jardin de Reuilly är en stor grönyta kantad av trädgårdar, lekplatser, promenadytor och skulpturer. Parken är anlagd på det tidigare järnvägsstationsområdet Reuilly. Rälsen är bortplockad och en stor gräsmatta har istället placerats utanför det bevarade och restaurerade stationshuset. Helger är parken överbelamrad av picknicksugna Parisare, solbadare och olika sportutövare. Ett ovanligt inslag i parken är den fontän som installerades under år 2010 och som sedan dess ger besökarna fri tillgång till kolsyrat vatten dygnet runt. Vi slår oss ner en stund på gräsmattan och studerar kartan. Fortsätter man förbi Jardin de Reuilly passerar man Allée Vivaldi, en organisk allé som bryter av mot kontorsbyggnader i närheten. Promenade Plantée fortsätter nu in i tunnlar och ut mellan gator. Denna del av Promenade Plantée är mer hårdgjord och lättillgänglig och det är oftast här man kan se joggande och cyklist.

Parkstråket som följer efter Jardin de Reuilly, är annorlunda den första delen av promenaden. Från att ha promenerat utmed ett upphöjt promenadstråk följer nu promenaden med den gamla strukturen i marknivå som skapar en tydlig kontrast från det upphöjda stråket. Tågtunneln Tunnel de Reuilly har bevarats i originalskick och området pryds av rinnande vatten som hänvisar till engelska naturträdgårdar.

Inte långt ifrån Tunnel de Reuilly finner vi Jardin de la Gare de Reuilly. Denna "pocketpark" är anlagd på järnvägsstationens framsida. Här har den rustika karaktären som fanns i området bevarats i planteringar. Vi vandrar härifrån vidare på promenaden och närmar oss Square Charles Péguy. Ett torg med såväl konstgjorda vattenfall, dammar, lekplats och amfiteater.

Att ta sig från västra entrén vid Viaduct des Arts hela vägen till östra entrén tar i vanlig promenadtakt ungefär en timme. För oss tog det tre. Promenadupplevelsen på stråket avslutas lite hastigt intill den tät trafikerade ringleden Périphérique. Det finns här tillfälle att promenera vidare in i Bois de Vincennes, en av de stora bevarade naturlandskapen i Paris stad.

Vattenspeglar, rosenträdgårdar, lavendel och många sittplatser. Och så utsikten över bostäder och kontorslokaler, om vartannat. Vissa vyer är bättre än andra, några känns kanske till och med lite tråkiga, men variationen gör upplevelsen levande. Likaså dofterna gör mig förbryllad, ena stunden blommor och jord, andra stunder varm asfalt eller utspillt vin. Liksom doftsinnen gör en resa, lika upplevelserika är ljuden som möter oss på promenaden. Ena stunden hörs trafik och människor, andra stunder fåglar och andra djur som lyckas gömma sig i täta planteringar. Promenade Plantée är en bra plats för upplevelser och sinnesintryck!



Schöneberger Südgelände

Schöneberger Südgelände ligger belägen mellan Tempelhof och Schöneberg i utkanten av södra Berlin. Parken breder långsmalt ut sig utmed den 2,7 km långa bangården från stora entrén vid Priesterweg till den mindre ingången vid Hans-Baluschhek park. (Grün Berlin, 2012)

Bangården lämnades åt sitt öde efter andra världskrigets slut och området täcktes snart av vildvuxen naturmark. Många år senare, år 2000, öppnades portarna till det nya parkområdet Südgelände. (Grün Berlin, 2012)

På några år har Schöneberger Südgelände förvandlats till en välbesökt naturpark. Natur- och kulturintresserade, idrottsutövare, flanörer och turister besöker flitigt parken under alla årstider och i alla väder. På området finns flera industriartefakter bevarade, bland annat ett vattentorn, en övergiven bangård, bangårdsbyggnad och en rymlig lokhall. I bangårdsbyggnaden, Brückenmeisterei, numera officiellt informationscentrum, serveras fika och här visas för närvarande en utställning som berättar bangårdens historia. Lokhallen fungerar som ateljé, utställningslokal och scen för experimentiella konstutövare. (Grün Berlin, 2012)

Parken klassas som naturskyddsområde och här lever sällsynta växter och djur i nära relation. Fåglar, småkryp, växter och svampar trivs i habitatet som inte får störas av besökarnas närvaro. Växt- och djurarterna samsas med relikter från den övergivna järnvägsrälslan. Bevarade tågagnar, rälsstrukturer, plattformar och byggnader pryder parkområdet och bjuder in till studier av järnvägsrälslans historia. (Bürgerinitiative Südgelände, 2011)

Schöneberger Südgelände har utvecklats till ett kulturellt centrum och i parken syns en tydlig närvaro av såväl installationer som gatukonst. Kvarlämnade tågagnar, stålkonstruktioner och trafiksignaler fungerar som statyer och här och var syns graffitikonst. (Garden Visit, 2008)

Då Schöneberger Südgelände är ett naturskyddat område är det viktigt att följa de regler som finns för parken. Det är inte tillåtet att cykla eller promenera med hunden i parken. All rörelse sker på de upphöjda promenadytorna om det inte uttryckligen står att det är tillåtet att vistas på marken, allt för att inte störa flora och fauna. Parken har öppetider året runt och entré kostar 1 euro. (Grün Berlin, 2012)

Projektet Schöneberger Südgelände uppmärksammades under världsutställningen Expo 2000. Sedan dess har parken vunnit besökarnas intresse. Framför allt för sin tydliga inriktning, att bevara den vildvuxna naturen som den är och bjuda in besökare för att uppleva historia, natur och kultur i en välkomnande miljö. (Grün Berlin, 2012)

Schöneberger Südgelände har skapat sig ett vida känt rykte av att vara ett av de mest levande postindustriella områdena. Parken är det första skyddade ruderatmarker i Berlin och det första industriområde som har öppnats upp och bildat en ny park för offentligt bruk. (Holden, 2003)

Vår-sommar 2011, visades en informativ utställning Pioneering Nature – the History of the Südgelände inne i Brückenmeisterei. Fotografierna tagna i parken visades för att få människor engagerade i parkens utveckling, dess natur och historia (Grün Berlin, 2012)

I parken annordnas guidade turer för grupper som är intresserade av Schöneberger Südgeländes historia, natur eller den vilda naturens ätbara växter. Under sommaren kan Berlins invånare även se Shakespeares pjäs En midsommarnattsdröm och i vintermörkret presenteras ljusinstallationer och julmarknader. För närvarande jobbar man på att bygga en ny ingång till parken från pendeltägsstationen Prellerweg. (Grün Berlin, 2012)

Det främsta syftet med att skapa en park av den övergivna bangården var att skydda de historiska och ekologiska värdena från en framtida exploatering. Därför bevarades de historiska relikerna från industrialismens tid medan naturens fortsatta utveckling främjades. Det fanns också politiska utvecklingstankar bakom beslutet. Eftersom Berlins invånare var i behov av grönstruktur i staden och Schöneberger Südgelände faktiskt redan hade ett uppvuxet grönt landskap var det självklart att använda platsen. Att låta människor upptäcka Südgelände var ett steg i processen mot ett grönnare och mer tillgängligt rekreativt Berlin. (Holden, 2003)

Parkens program gick ut på att skapa en kombination av olika upplevelser så som natur, historia och konst. Besökaren skulle kunna ta del av dessa upplevelser på en och samma plats och samtidigt uppleva ett rekreativt värde i samband med besöket. Det allra viktigaste var att i så stor utsträckning som möjligt bevara de sällsynta arterna i området. Enligt experter är Schöneberger Südgelände och Gleisdreieck de värdefullaste platserna i Berlin ur en ekologisk synvinkel. (Grün Berlin, 2012)

Schöneberger Südgelände

Stad: Berlin, Tyskland.

Adress: Parkstråket ligger i Tempelhof-Schöneberg District med ingång från S-Bahn, station Priesterweg.
Initiativtagare: Bürgerinitiative Südgelände, Grün Berlin och Garten GmbH.
Design: Büro Planland & Büro ÖkoCon i samarbete med Künstlergruppe Odious och Grün Berlin.
Byggnadsår: Parken utnämndes år 1999 till naturreservat och öppnades upp för besök för allmänheten år 2000.



"Today the park is a magical mix of industrial ruins (including a well-maintained old steam train), modern art (a series of modern sculptures and a spray park) and the fauna and flora – birch, lime, fruit and oak trees, 30 species of breeding birds, 350 plant species and lots of bees, crickets and grasshoppers - that now call the park home and keep the joggers and strollers company." (Sullivan, 2012)

Foto: Paul Sullivan, 2012



Bangården Schöneberger Südgelände. Foto: Carl Bellingrodt, 1935



Joggingtur i Schöneberger Südgelände en höstmorgon. Foto: Holger Koppatsch, 2010



Gafitti i parken. Foto: Holger Koppatsch, 2010

Bangårdens historia

Järnvägens utbredning i Tyskland var ett direkt resultat av industrialiseringens framfart i Europa. Utmed järnvägen fraktades till en början främst stål, men snart startade en transporter av olika sorters varor. Från mitten av 1800-talet satte utbyggnaden av järnvägsnätet igång och in på 1900-talet var hela landet täckt av järnvägsrälser med anslutningar till närliggande länder. (Grün Berlin, 2012)

År 1889 öppnades bangården Schöneberger Südgelände. Området utvecklades i början av 1900-talet till en av de största och viktigaste bangårdarna i Berlin. På området kontrollerades och reparerades vagnar och lokomotiv innan de åkte vidare ut i Europa. Bangården användes även för lastning och som lagerutrymme. Schöneberger Südgelände utvecklades fort till en viktig knutpunkt för transport i Tyskland. Planer för expanderings av området grusades av andra världskrigets start 1939. (Suhrrhoff, 2011)

Åren efter andra världskriget avtog transporten av varor och produkter på räls och Schöneberger Südgelände tappade nu sin betydelse som knutpunkt för godståg. Bangården stängdes år 1952 till följd av delningen mellan öst och väst och de begränsade transportmöjligheterna. Området lämnades att förfalla och den vilda växtligheten tog över området fullkomligt. Sällsynta växter och djur flyttade nu in på det övergivna rälsområdet och skapade ett ostört mikroklimat. (Suhrrhoff, 2011)

Bürgerinitiative Südgelände

År 1979 planerade den tyska regeringen att städa upp i området och återuppta användningen av bangården för transport och lastning. Beslutet mötte motstånd bland medborgare som saknar gröna strövmråden i södra Berlin. Processen sköts upp och väckte istället en diskussion kring områdets ekologiska mångfald. (Suhrrhoff, 2011)

Berlins invånare hade sett den vilda växtligheten på bangården utvecklas och de hade ett intresse av att bevara platsen som den var och använda den som park. Ekologer undersökte platsens växtkultur och insåg att det här växte arter och levde djur som inte fanns på några andra ställen i Berlin. (Bürgerinitiative Südgelände, 2011)

Några år gick och i början av 1980-talet stiftades organisationen Bürgerinitiative Schöneberger Südgelände. Medborgarinitiativet, Bürgerinitiative, komponerade argument för att skapa en naturpark på det vildvuxna och varierande Schöneberger Südgelände istället för att återinföra tågtrafiken. Många år av arbete följde nu för föreningen. Inventeringar, miljökonsekvensbeskrivningar, historiska dokumentationer, teknikbeskrivningar och visioner för framtida Schöneberger Südgelände utfördes och skapade ett starkt konceptuellt förslag. (Suhrrhoff, 2011)

Under 1990-talet kämpade engagerade Berlin-bor för att göra Schöneberger Südgelände tillgänglig för allmänheten. Organisationer gick samman och seminarier, manifestationer, fotoutställningar och gatufestivaler lockade intresserade besökare. Skolklasser fick nu möjlighet att använda området som uteklassrum vid exkursioner. Barnens gård skapas och hit kunde barn i alla åldrar komma för att lära sig om de sällsynta djur och växter som levde vid Schöneberger Südgelände. En kombination av det tydliga intresset från medborgare och bidrag från organisationen Allianz Umweltstiftung skapade möjligheten att påbörja en konkret process för parkens framtida utveckling. (Bürgerinitiative Südgelände, 2011)

År 1995 donerade Deutsche Bahn AG 18 hektar av Schöneberger Südgeländes bangård till Berlins kommun. Donationen skulle kompensera för de förlorade naturområdena i södra Berlin till följd av expanderings av lokaltrafiken, InterCity Express railway och det blev nu möjligt att påbörja arbetet med att skapa en naturpark. (Bürgerinitiative Südgelände, 2011)

År 1996 påbörjades planering av parkområdet. En arbetsgrupp från den statliga organisationen, Grün Berlin tillsattes för att jobba heltid med utvecklingen av parkområdet. Renovering av eventuellt skadade områden påbörjades, viss säkerhetskvalificering genomfördes och långsamt började naturparken att ta form. (Bürgerinitiative Südgelände, 2011)

Mot slutet av 1990-talet stod det klart att Schöneberger Südgelände skulle klassas som naturvårdsområde och att vissa delar av området som skyddat natur- och landskapsområde. (Bürgerinitiative Südgelände, 2011)

Världsutställningen EXPO-2000

Portarna till Naturpark Schöneberger Südgelände öppnades upp på prov redan 1999 då besökare fick lov att promenera på området. Under kommande år anordnades guidade turer genom grönområdet där insatta medarbetare i Bürgerinitiative Schöneberger Südgelände berättade om det historiska området och de nuvarande ekologiska värdena. Det stora öppnandet skedde år 2000, då parken uppmärksammades som ett externt projekt under världsutställningen EXPO 2000 i Hannover, Tyskland. Utmärkelsen, The Nature Park, resulterade i att världens blickar vändes mot det nya parkområdet och dess program som innehöll bevarad historia, ekologisk mångfald och konst- och kultur i centrum. (Bürgerinitiative Südgelände, 2011)

Med naturen som arkitekt

Med naturen som arkitekt har resultatet blivit en vildvuxen park som speglar naturens kretskopp och ger besökarna en fridfull och fångslande tur i moder naturens livliga värld. Skogsmarker, dungar, våtmark, ängar och gräsmarker leder besökaren genom parken. Det finns många spännande habitat och arter att studera i parken och naturen breder ut sig som ett lapptäcke, med öppna och slutna ytor, torra och våta marker. (Grün Berlin, 2012)

Enligt Berlins stadsbyggnadskontor är ungefär hälften av all vild växtlighet och sällsynta djurliv som tidigare levde i Berlin antingen utdöd eller hotad. På grund av detta påstående har det varit mycket viktigt att bevara det naturliga tillståndet i Schöneberger Südgelände och skapa en park där människans närvarande inte inkräktar på den vilda växtligheten utan låter naturen ha sin gång i parken. Att öppna en diskussion kring ruderalmark och andra övergivna och vildvuxna urbana gläntor i staden har varit en viktig utgångspunkt för Schöneberger Südgelände. (Suhrhoft, 2011)

Sällsynta arter, naturskydd

Godståg som trafikerade järnvägen fram till år 1952 tog med sig frön från exotiska platser till bangården. Likaså har frön från närliggande koloniloter och från järnvägsrälsens gröna korridor spridits med vind, bin och djur. Dessa frön har sedan grott, spridit sig fritt i området och gett upphov till en etablerad inhemsk flora med inslag av sällsynta arter. På samma sätt har sällsynta och vanliga arter av småkryp, häckande fåglar och bin skapat sig en tillvaro i Schöneberger Südgeländes fauna. Det naturliga urvalet har under en längre tid skapat etablerade habitat och slagit ut de svagare individerna. För närvarande lever 350 olika växtarter, 49 svampsorter, 95 vilda biarter, 57 spindelarter, 15 sällsynta gräshoppor och 30 häckande fågelarter tillsammans i Schöneberger Südgelände. (Grün Berlin, 2012)

De flesta ovanliga och hotade växtarterna i Schöneberger Südgelände hittas i de torra gräsmarkerna i parken och mer sällan i det täta skogslandskapet. Men i takt med att skogslandskapet blir äldre och mer betydande har sällsynta arter sakta men säkert börjat sprida sig i skogsområdet. (Stadtentwicklung, 2011)

Mångfalden av växter och djur gör Schöneberger Südgelände till ett ovanligt och viktigt parkområde i Berlin och dess omgivning. Naturparken har enligt lag skyddade natur- och landskapsområden i parken vilket betyder att dessa områden är förbjudna att exploatera eller på något sätt bebygga eller förstöra. Schöneberger Südgelände skyddas också under Natura 2000, ett samarbetsprojekt som arbetar för att bevara och skydda den biologiska mångfalden i Europa. (Stadtentwicklung, 2011)

Skogsmarker och dungar är viktiga för platsens karaktär, de ramar in parken och skapar en ridå mot den aktiva tåglinjen, S-Bahn. Träd som återfinns i området är till största del vanliga skogsträd i Tyskland och återfinns i den naturliga floran över stora delar av Europa. Olika lönnarter som näverlön och tysklön blandas med lövträd som vårtbjörk, asp, oxel, hägg och lind. (Holden, 2003)

Andra, mer ovanliga sorter, har etablerat sitt habitat i parken. Robinia och poppel har skapat ett tätt skogslandskap, som numera tillhör natur- och landskapskyddsområdet i parken. Frukträd blandar sig med lövträd utmed promenadstråket Tälchenweg och på våren är deras blommande en av huvudattraktionerna i parken. Klätterväxter som klättrar på trädens stam och kronor ger skogen ett djungelliknande uttryck och markvegetation av olika karaktär skapar en vildvuxen känsla i parken. (Holden, 2003)

Arter som trivs på torra hedmarker hittar ofta till ruderalmark som övergivna industriområden och järnvägsräls vilket ofta resulterar i en variationsrik ängs- och gräsflora, vilket också är fallet i Schöneberger Südgelände. Under vår och sommar är Schöneberger Südgeländes ängar och gräsmarker färgsprakande av vildros, hibiskus, fläder, blåhallon, skogsklematis, benved, vildvin och havtorn. Sällsynta sommarblommor, örter och gräs som hökfibbla, nattljus och svartklint sprider sig över området där gräshoppor, bin och fåglar sjunger hela sommaren. (Stadtentwicklung, 2011)

I början av 1990-talet var Schöneberger Südgelände till 70% täckt av våtmark. Utvecklingen i parken har sedan dess rört sig mer mot skogslandskapets karaktär och större träd har tagit över området. De glesa bestånden av träd och sly har nu växt sig till en tät skog samtidigt som marken i området har gödslats av den naturliga floran och faunan, blivit näringsrikare och därav bildat ett starkt underlag för markvegetation. På tio år har skogslandskapet fördubblats och i nuläget täcker större träd två tredjedelar av naturparken. Skogslandskapet står orört och utvecklas i sin egen takt medan Schöneberger Südgeländes ängs- och gräsområden sköts om till viss mån för att inte skogslandskapet ska ta över helt och mota bort sällsynta örter och gräs. Buskar och sly hålls undan från de öppna ytorna för att bevara sällsynta arter och en biologisk mångfald. (Holden, 2003)

Att naturparken förändras i sin egen takt, från att ha varit en ruderalmark till ett naturskyddsområde intresserar forskare och det pågår ständiga studier på områdets flora och fauna. Skogsfåglar, vissa svamparter och insekter gynnas av skogslandskapets åldrande och vi kommer förhoppningsvis att i framtiden se andra växt- och djurarter i området. (Holden, 2003)

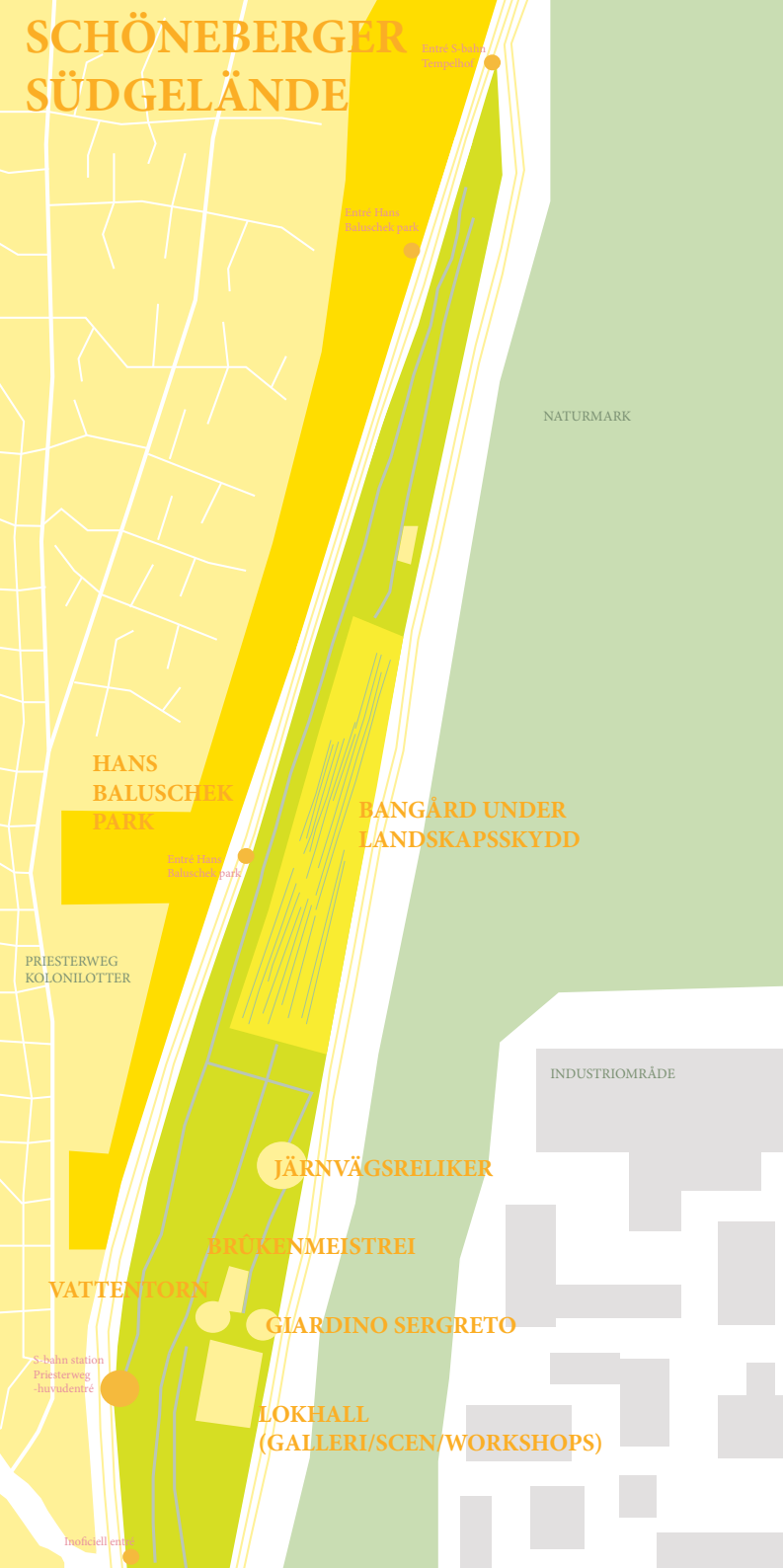
Detaljer i parken. Foto: Grün Berlin, 2011



Nyonros i Schöneberger Südgelände. Foto: Paul Sullivan, 2012



Alla parkens moment, historiska räls, vildvuxen natur och konstinstallation. Foto: Favorite Berlin, 2009



En dag i parken

Med entré från S-bahn station Priesterweg möts jag av en triangelformad gräsyta med en gul bangårdsbro i bakgrunden. Rälsstruktur i marken leder sedan vägen i olika riktningar in i parken. Med vattentornet som landmärke verkar den vanligaste målpunkten vara att hamna vid café och utställningsbyggnaden Brückenmeister. Här kan man sedan röra sig antingen mot den vildvuxna delen av parken, med naturskyddsområdet, skogsmarker och ängsmarker, mot det bevarade historiska bangårdsområdet och järnvägsträdgården Giardino Segreto eller mot lokhallen som nu fungerar som konsthall, underhållningslokal och plats för skapande.

Naturparken lappar samman äng och skog, öppna landskap och täta snår. Jag promenerar på de gamla rälsstrukturena som nu är ombyggda till upphöjda promenadstråk. Ingenting är konstruerat eller tillrättalaggt, här växer naturen som den vill. Här och var står utkikstorn där man kan klättra upp för utsiktens skull (jag ser hela vägen till IKEA). Jag får inte beträda marken vilket känns begränsat så utsikten över grannskapet kompenserar. Jag vandrar sedan stigen Tälchenweg fram, också den följs av bangårdspår, men stigen rör sig självständigt från rälsen.

Med bevarade lokomotiv, vagnar, räls och uppställningsplatser fungerar Giardino Segreto som en central punkt i trädgården. Ett lekvänligt område med bastanta tunnlar och järnvägsreliker blandas med modern konst som verkar bytas ut då och då. I lokhallen produceras både film, scenkonst och svetsade konstverk.

I anslutning till Schöneberger Südgelände återfinns den nyanlagda parken Hans-Baluschek park, uppkallad efter den lokala konstnären. Parken bjuder in till aktiviteter som basket, fotboll eller picknick. Det är också populärt att använda parkstråket till att cykla eller åka in-lines mellan centrala Berlin och Schöneberger Südgelände. Parken kompenserar markanvändning för den nybyggda motorvägen A100 och är en aktivitets- och rekreationspark som sammanbinder flera av Berlins pendeltågsstationer.

Föreningen mellan Hans-Baluschek parks hårdgjorda aktivitetsytor och Schöneberger Südgeländes organiska parkmiljö är optimal och många invånare kombinerar ett besök i de både parkmiljöerna. Området kring parken är grönt med flera industrier nära inpå. Närmast Priesterweg sträcker sig ett stort område med kolonilotter, i närheten finns även en trädgårdsplantage och större fruktträdgårdar.

Bland hackspett och andra fågelläten sätter jag mig på kanten av den upphöjda räls som fungerar som promenadstråk. Det är en halvmulen dag, som tur var regnar det inte. Jag är omringad av höga björkar, asp- och lönnträd, sly, murgröna, maskrosor och andra vilda växter. Det är lugnt och fridfullt i parken, stundtals dränks fågelsången av tåg som dundrar förbi utanför parken eller skrattande och pratande cyklister och andra besökare.

Eftersom det är söndag och många är lediga från jobb och skola så är parken fylld av människor. Familjer, ungdomar, äldre, cyklister och vandrare, de flesta verkar vara återkommande besökare. Man kan ta sig in i parken från många olika håll och jag har lite svårt att lokalisera mig då det inte är så tydligt skyltat. På några ställen står det kvar gamla tågagnar och lokomotiv, fungerar dessa som dekoration i parken eller har de bara blivit kvar på området? Övergivna och fallfärdiga hus finner man i utkanten av parkområdet och där kan man ofta finna spår av människor som skräp och upptrampade stigar. I övrigt verkar besökarna följa restriktionerna och det är bara på tillåtna platser som jag ser barn spela boll och familjer ha filtpicknick i gräset. Det finns till och med en liten lekplats med gungor i en dunge och alla barn gillar så klart att klättra på gamla stålstrukturer.

Efter en spännande promenad känner jag mig redo för att besöka entréområdet igen. Här verkar det hända mycket, speciellt på helger. Denna helg är det aktiviteter för barn på gång. Odlingskrukor och frön täcker ett stort bord i det fria och det verkar stå odling och växtkunskap på schemat. På området finns även ett café inhytt i en gammal industribyggnad. Caféet är trevligt och runt omkring ser jag spännande skulpturer och strukturer som verkar vara lämningar från historien i området. En kaffe lyckligare och en titt in i det gamla industrihuset känner jag mig nöjd med dagens upplevelser. På väg ut från parken passerar jag det stora graffitiområdet där jag stannar till vid några baracker. Eftersom jag hör tv-ljud och ser tvätt hänga från byggnaden förstår jag att någon bor där. Efter idogt försökt att få kontakt med någon i baracken frågar jag vakten in till parken om barackerna. Han bekräftar att det är några människor som bor i parkområdet. De bodde där redan innan Schöneberger Südgelände öppnades för allmänheten och efter många vändor så har de fått tillstånd att bo kvar vid Schöneberger Südgelände. Trevligt kvarter!

Diskussion

Nedan reflekterar över de tre promenad- och parkstråken och undersöker dess för- och nackdelar. Utifrån mina upplevelser under mina fallstudier ska jag komma fram till generella utgångspunkter som kan visa vägen och fungera som ledord i del tre av uppsatsen, utformning av gestaltningsprogram.

High Line

Den övergivna industrirälsen High Line har tagit steget in i en ny tidsålder. Från att ha varit en avskild och otillräcklig del av staden öppnas nu rälsoområdet upp för befolkningen att vistas på. Människorna kan äntligen beträda High Lines upphöjda räls och uppleva platsen utifrån dess nya funktion som promenadstråk men samtidigt upptäcka referenser till platsens tidigare tillstånd och historia.

Friends of the High Line har byggt upp en tydlig storyline för stråket och jag tror att detta utgör en viktig ingrediens i promenad- och parkstråkets framgång. Historian är viktig på platsen och genom att tydligt visualisera och berätta hur rälsoområdet har förvandlats över tiden har ett intresse och en nyfikenhet skapats kring stråket. Att Field Operations i det senare skedet har använt sig av samma berättelse i sin design har också hjälpt till att bygga upp den mytomspunna platsens rykte. Arkitekterna har behållit rostiga skenor på sin ursprungsplats samtidigt som de har integrerat planteringar som ska påminna om den igenväxta rälsorådets vilda växtlighet. Planteringarnas karaktär för tankarna till det övergivna området High Line som urban glänta i staden och ger blinkningar till det rälsoområde som då låg outforskat.

En stor del av High Lines utveckling har också varit medborgarnas kamp för att bevara rälsen och skapa en grön plats att vistas på. Detta har hjälpt till att skapa ett intresse, inte bara från Manhattans invånare, men även av turister och journalister världen över. En plats blir viktigare när det ligger samarbete bakom processen.

Historiens vingslag syns i designen av stråket. Den industriella tidsålderns funktion, strukturer och material blandas med 2000-talets stilideal och materialval och skapar en behaglig helhet. Jag tror att det är enkelheten i samklang med detaljrikedomen på platsen som gör High Line intressant. De rostiga rälserna som smälter samman med planteringar och böljande betongblock. Sittplatser reser sig ur promenadytor och pryder mötesplatser. Designen tilltalar en bred grupp av människor och känns minimalistisk i sin utformning samtidigt som den känns som en arkitektonisk konstillation och som ett växtmaterialexperiment.

High Lines gestaltning är tydligt inspirerad av platsens historia och värden. Designen baseras på den industriella historia som finns i området och på rälsens tidigare funktion. Bevarandet av rälsen och dess ursprungliga placering samt de industriromantiska inslag och detaljer som har införlivats på stråket har varit viktigt för att referera till platsens tidigare funktion som transporträl. Linjarityten, strukturen av stråket och dess promenadytor påminner oss om transportsträckans placering och riktning. Planteringarna på stråket är tydliga reflektioner över den igenvuxna och övergivna rälsens tillstånd, tiden efter transporteran. Industriromantiken är nu inbäddad i grönska och på stråket infinner sig en vacker kontrast mellan hårdgjorda material och växtmaterial som för tankarna tillbaka till den historiska platsen. En plats vars historia är tudelad och som symboliserar både den aktiva tågrälsen och det övergivna urbana landskapet.

Några nyckelord för promenad- och parkstråkets gestaltning tycker jag är: bevarad struktur, den rostiga rälsen, det självsädda landskapet (som går igen i de mycket varierade, kultiverade planteringarna), möten (möten mellan människor, men även mellan växtligheten och rälserna samt planteringar och promenadytor) och spännande vyer av staden.

Promenade Plantée

Bevarandet av arkitektur/struktur och de sociala värdena är någonting som High Line och Promenade Plantée har gemensamt. Promenade Plantée anses vara starkt präglad av invånarna i närområdet och parken är en kvarterspark. I jämförelse med High Line har Promenade Plantée inte bidragit till gentrifiering i närområdet. Kanske har området blivit mer populärt och bitvis mer städat, men detta har skett i hela Paris innerstad och är inte specifikt för området kring promenaden. Promenade Plantée är däremot mycket integrerad i sitt närområde och i invånarnas vardag. Detta är en plats som av många används dagligen och dess gestaltning och uttryck är skapat därefter.

Promenaden fungerar som en länk mellan stadsdelar och den övergivna järnvägsstrukturen som tidigare fungerade mer som en barriär har nu istället bildat broar mellan områden och mellan människor. Dessutom är det en helt ny vy av staden som blir exponerad för människorna. Paris invånare har tidigare blickat uppåt för att ta del av arkitektur, nu tittar de ner, eller rakt in i arkitekturen. Flera meter ovan gatunivå kan besökare uppleva Paris vardagsliv från ett annat perspektiv, även detta är en gemensam nämnare för High Line och Promenade Plantée.

På sitt eget sätt väljer Promenade Plantée att visa upp järnvägshistorien på platsen. Bevarandet och återupplivandet av viadukten, järnvägstunneln, järnvägsbyggnader och stadsstrukturen som blir så tydlig när tågen inte längre nyttjar rälsen (nu som mötesplatser och rekreationsområde). Den transportväg som rälsens sträckning en gång var, fortsätter den att vara. Då för människorna, nu för människorna, men dock i en mer aktiv situation. Nu trafikeras platsen av cyklister och gående och promenaden utgör ett viktigt steg till att göra Paris till en ännu mer promenadvänlig och grön stad.

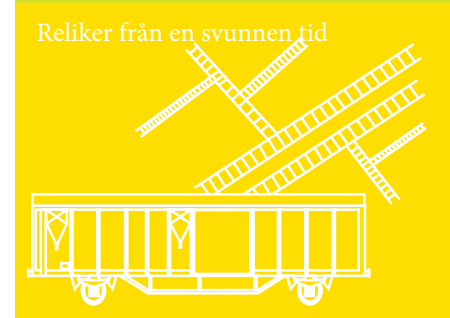
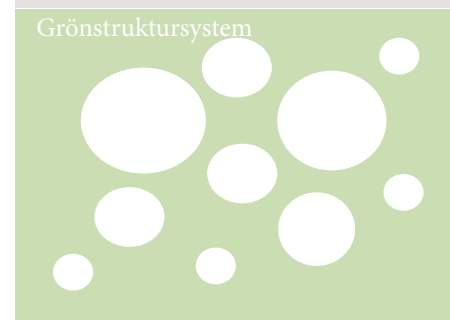
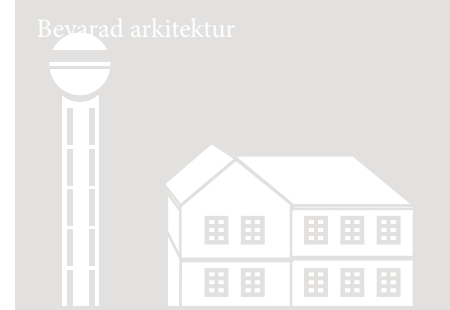
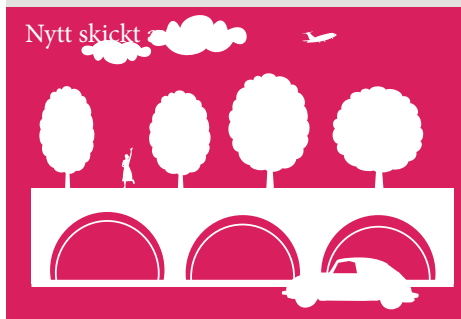
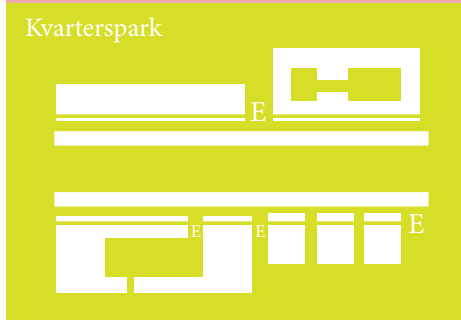
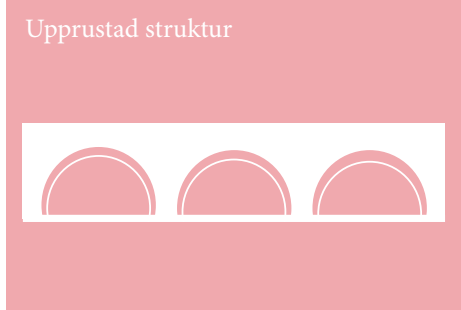
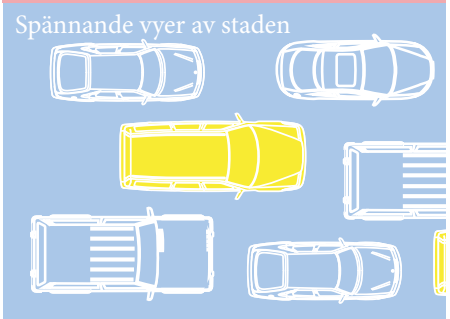
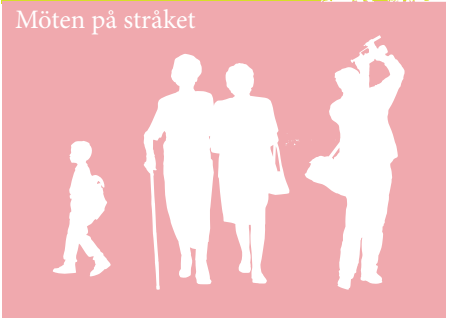
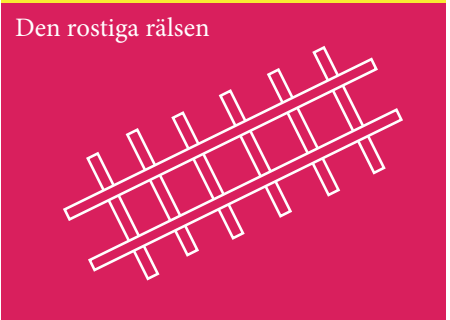
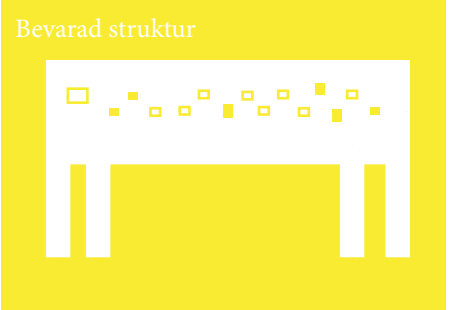
Nyckelord som beskriver Promenade Plantées gestaltning är: upprustad struktur, kvarterspark, aktiviteter och rekreation, grön länk mellan stadsdelar och nytt skikt av staden.

Schöneberger Südgelände

I jämförelse med High Line och Promenade Plantée kan naturpark Schöneberger Südgelände verka väldigt olik. Till skillnad från de två föregående promenad- och parkstråken ligger Schöneberger Südgelände utanför staden, i ett redan väldigt grönt område med olika rekreativa värden. Parken är varken uppbyggd på järnspår eller på en viadukt, utan parkens upplevelser sker i marknivå. Vad som också är annorlunda är den minimala ingreppet på den övergivna miljön. Nästan ingenting är designat. I Schöneberger Südgelände har rälsoområdet och bangårdens historia inte inspirerat i designen, utan bangårdens historia utgör designen. I parken är tidsperspektivet viktigt, en ruderatmark har under årtionden utvecklats till en grön oas och de ekologiska värdena är liksom de historiska och de kulturhistoriska värdena viktiga. Bevarande eller ett återgivande av den vilda växtligheten är någonting som de tre promenad- och parkstråken har gemensamt. Den fildvuxna växtligheten är till stor inspiration och fascinerar många besökare i Schöneberger Südgelände.

Utan eldsjäl och intresse från invånare skulle parken inte finnas, därför var det viktigt för gestaltarna att skapa en plats för invånarna. En naturpark, ingen turistmagnet. De ekologiska värdena är så klart de viktigaste och det som sätter karaktär på platsen. Men även de kulturhistoriska värdena är viktiga och fungerar som inspiration till en framtida konst- och scenkultur. Platsen har behållit många av de industriella komponenterna, samtidigt som en samtida arkitektur och konst ständigt förändrar parken.

Gestaltning av naturpark Schöneberger Südgelände kan beskrivas med nyckelorden: Bevarad arkitektur, grönstruktursystem, ekologiska värden (inom flora, fauna), relikter från en svunnen tid och rekreationspark.



Lärdomar av fallstudier

Efter att ha jämfört de tre parkerna High Line, Promenade Plantée och Schöneberger Südgeländes gestaltningar har jag kommit fram till några generaliseringar och utgångspunkter som besvarar min frågeställning: Hur kan det övergivna rälsoområdets historia och värden ta sig uttryck i promenad- och parkstråkets gestaltning?

Säkert skulle mina kunskaper vara annorlunda om jag hade valt andra promenad- och parkstråk till exempel Mendoza Central Park, Park Spoor Noord eller Lettenviadukt. Mina lärdomar hade definitivt blivit annorlunda om jag hade riktat in mig på enklare rälsoområden som har förvandlats till gång- och cykelstråk och inte genomgått någon större estetisk förvandling utan bara ändrat funktion. Men jag tror att i ett övergripande syfte så skulle de flesta övergivna rälsoområden kunna applicera mina gestaltungs mål.

• Bevara arkitekturhistorien

Arkitekturhistorien på platsen. Bevara gärna arkitekturmoment som strukturer/konstruktioner, rälsor och byggnader för sin arkitekturs skull och integrera dem i gestaltningen på promenad- och parkstråket. Arkitekturhistorien kan utgöras av kvalitativa spår av epoker i en stad och skapar en mångfasetterad stadsbild. En hållbar arkitektonisk struktur är väl värd att bevara då den hänvisar till den tid som flytt och för platsen in i framtiden samtidigt som den kan frammana känslor och minnen. De estetiska värdena på platsen är oftast en direkt hänvisning till den arkitekturhistoria som präglar platsen.

• Gestalta för sociala värden

Ett vanligt värde är de sociala värdena på en plats. Dessa tar sig ofta uttryck i medborgarinitiativ och medborgarsamverkan, det är därför viktigt att skapa en plats som tillgodoser medborgarnas behov och intressen. För att platsen ska vara hållbar i ett längre perspektiv är det bra att engagera invånare i gestaltungsprocessen.

• Ge utrymme för framtida förändring

Ett publikt rum ska vara flexibelt för förändringar i framtiden. Tänk framåt och skapa något nytt! Det skapas ständigt nya avtryck i historien! Tidsperspektivet är viktigt, att gestalta för framtida förändringar inom planering, funktion, brukare och område för en flexibel framtid. Att planera för framtida förändringar och att skapa infrastruktur och platser som kan förändras är viktigt och återknyts till de sociala värdena som finns på platsen.





3 Gestaltningsprogram.



Under broarna. Foto: (alla foton nedanför)

Den övergivna rälsen i Eriksdal.

Igensatt tunnel.

Frågeställning

Hur kan lärdomar från litteratur- och fallstudier nyttiggöras i ett gestaltungsprogram för ett övergivet rälsområde?

Tillvägagångssätt

Efter del två av mitt arbete, där jag har undersökt hur det övergivna rälsområdets historia och värden kan ta sig uttryck i promenad- och parkstråkets gestaltning, har jag fått mer kunskap i hur ett rälsområde kan förvandlas till något nytt. Jag har fått se olika exempel på moment i historien samt värden som kan vara viktiga att bevara och hur arkitekterna och planerarna har valt att gestalta dessa egenskaper. Jag vill nu applicera mina nyvunna erfarenheter och kunskaper i ett eget gestaltungsprogram.

Min utveckling av gestaltungsprogrammet börjar med att välja ut en plats, ett övergivet rälsområde. Jag ska inventera platsen och studera historia och värden som finns på platsen. Platsanalys ska ligga som grund för gestaltungsprogrammet tillsammans med mina utgångspunkter från fallstudierna. Jag ska sen utveckla ett gestaltungsprogram av mer visionsartad karaktär.

Gestaltungsområde

Jag har valt att göra mitt projekt på ett övergivet rälsområde som ligger vid Skanstull på södermalm i Stockholm vid Eriksdal.

När jag påbörjade mitt examensarbete fick jag av många förslaget att jag skulle besöka rälsområdet under broarna vid Skanstull. Så, jag besökte platsen och blev omedelbart nyfiken och fylld av idéer för mitt gestaltungsprogram. Jag insåg jag snabbt att detta är ett område som har stötts och blötts av många landskapsarkitekter, arkitekter och stadsplanerare. Jag valde nu att besöka andra platser i Stockholms innerstad, bland annat det övergivna rälsområdet i Hjorthagen och spåret mellan Östra station och Norra station. Jag hade nu hade flera möjliga gestaltungsplatser, men jag bestämde mig ändå för att göra ett projekt i Eriksdal eftersom jag tycker att området har en stor potential, platsen är mångsidig och komplex. Jag har valt att inte läsa de arbeten jag har hittat för att undvika att påverkas för mycket av deras förslag och därav omedvetet bygga mitt egna program på vad någon annan tycker om platsen.

Eriksdal ligger i Skanstull på söder i Stockholm. Många förknippar Skanstull med det urbana och trafikerade området som ligger vid Skanstulls tunnelbanestation. Men Skanstull är har också mycket gröna kvalitéer och ligger mycket behändigt till, med närhet till Saltsjön, Eriksdalslundens- och Tanto koloniträdgårdsföreningar, grönområden Eriksdalslunden, Tantolunden, Tullgårdsparken och stora- och lilla Blecktornsparcken.

Kollektivtrafiken är viktig och i området ligger en tunnelbanestation samt flera viktiga busslinjer. Tre broar Johanneshovsbron, Skanstullsbron och Skansbron, leder över till Gullmarsplan och är entré till och från de södra närförorterna. Två större och tungt trafikerade gator bildar en korsning mitt i Skanstulls hjärta Götgatan och Ringvägen. I närområdet ligger Södersjukhuset, köpcentret Ringen, Eriksdalsbadet, Eriksdalshallen, Clarion Hotel, Folksamhuset, White arkitektkontor och två skolor, Tullgårdsskolan och Eriksdalsskolan. I området finns flera bostadsområden och längs vattnet sträcker sig en populär strandpromenad med båtklubbar, sittplatser och badmöjligheter utmed promenaden.

Eriksdals breder ut sig söder om Ringvägen och sträcker sig hela vägen ner till vattnet. I öster avgränsas området visuellt av de tre broarna och i väster av det kuperade bergsområdet. Inom området ligger en mindre park Eriksdalslunden, här ligger också Eriksdalslundens koloniträdgårdsförening och Eriksdalsbadet, med både ute och innebassänger. Under broarna finns tillfälliga parkeringar, badmintonhall, skejtramp och sommarklubben Trädgården. Mitt i allt detta sträcker sig ett övergivet rälsområde. Det övergivna rälsområdet är ett tidigare industrispår som byggdes efter andra världskriget för att kunna frakta skadade rakt i i Södersjukhuset via en uppgång från en tunnel. Uppgången är numera stängd och tunneln såväl som spåret står oanvända och övergivna. Våren 2012 tog en grupp människor över området där de nu driver en gemensam koloniträdgård och café.

I området intill ligger flera kolonilotter som tillhör Eriksdalslundens koloniträdgårdsförening. Föreningen kallar sig "en grön oas mellan Ringvägen och Årstaviken" och har varit en aktiv förening sedan 1906. Föreningen stiftades av två eldsjälar Anna Lindhagen och Anna Åbergsson. Dessa kvinnor värnade för invånarnas välmående. De hade genom besök i Köpenhamn sett med egna ögon hur kolonirörelsen kunde skapa en bättre tillvaro och hälsosammare leverne för allmänheten och ville nu införa systemet i Sverige. På koloniområdet odlades grönsaker, fruktträd och blommor. Då som nu var kolonilivet omtyckt. År 1906 lottades kvadratmet ut till behövande, nu får man stå i kö under många år för att få tillgång till en lott intill Eriksdalslunden.

Eriksdal rälsområde

I Eriksdal ligger en övergiven industriräls och tidigare bangård. Rälsområdet kallas för Södersjukhusets järnvägsspår alternativt Hammarbyleden och är för många en spännande urban glänta.

Det övergivna rälsområdet som sträcker ut sig under broarna i Skanstull, var för inte så många år sedan ett fungerande industrispår. Spåret sträckte sig ursprungligen hela vägen från Södra station (via en tunnel) till Norra Hammarbyhamnen. Rälsen gick under Södersjukhuset (tunnel), vidare in i Eriksdal, under broarna och sammanlänkades vid Norra Hammarbyhamnen med en äldre spårsträckning som ledde hela vägen till Stadsgården (i Stadsgården kunde sedan tågen ansluta längs Söder Mälarstrand). Spåret stängdes i slutet av 1990-talet, men rälsen har bevarats då trafikverket (tidigare Banverket) utsåg rälsområdet till riksintresse av beredskapsskäl. (Stockholmskällan, 2012)

Rälssträckningen vid Eriksdal byggdes för att göra det möjligt att vid katastrofer köra skadade hela vägen in i Södersjukhuset via en tunnel och en uppgång till sjukhuset direkt från tunneln. Rälsen användes aldrig inom sjukhuset utan nyttjades istället som industriräls. Sträckningen Södra Station - Skanstull var oundgänglig för industrierna som låg i Hammarbyhamnen ända in på 1980-talet. En svängbro länkade sträckningen över vattnet mellan Eriksdal och norra Hammarbyhamnen. På 1950-talet byggdes en bangård vid Skanstull och man tror att rälsen elektrifierades ungefär samma tid. Bangården lades sedan ner under 1960-talet. Transport på Hammarbyleden avtog när industrierna lades ner och ersattes av bostadsområden. Avelektrifiering av spåret skedde under 1990-talet och sedan dess har marken stått öde. (Stockholmskällan, 2012)

Enligt Louise Heimler på Stockholms Stad fanns det tidigare ett stadsutvecklingsförslag för områdets framtid, men projektet gick av olika anledningar i stå och kommer inte att bli av. För tillfället pågår arbete med att fastställa översiktsplanen för Söderstaden i Vision Söderstaden vilket innefattar mitt Eriksdal. (Heimler, 2012)

Heimler svarar också på varför området för tillfället ser ut som en byggarbetsplats. NCC entreprenad har ett upplag på plats och delar av området under broarna används som parkeringsplats. Heimler hänvisar mig vidare till tre engagerade söderbor som har fått klartecken av Stockholms stad att använda det övergivna rälsområdet för sitt projekt Trädgård på spåret. (Heimler, 2012)

Trädgård på spåret

Trädgård på spåret -urban gardening vid Eriksdal, är ett initiativrikt projekt som har satts i rullning av tre söderbor och odlingsintresserade. Då det i Stockholm är lång kö att få tillgång till en egen kolonilott och om man dessutom är oerfaren odlare så kan det vara perfekt att ansluta sig till ett odlingskollektiv. Med inspiration och egna erfarenheter från projekt som Prinzessinnengården, ett odlingskollektiv på ett övergivet industriområde i Kreutzberg, Berlin och inspiration från promenad- och parkstråket High Line, New York, har projektet utvecklats och är nu verklighet på det övergivna rälsområdet i Eriksdal. (Trädgård på spåret, 2012)

Den 1 maj i år, 2012, öppnades dörrarna till Söders nya gröna väg. Den urbana trädgården är öppen för alla intresserade, här kan man odla växter så som grönsaker, kryddor, frukt och bär. Tillsammans odlar, vattnar och skördar man och både medlemmar i den idéella föreningen och ickemedlemmar ska kunna köpa produkterna för en billig penning. Allt är naturligtvis ekologiskt odlat och odlingsbäddarna är mobila och går att flytta runt på området på rälsen, samtidigt som de inte gör någon som helst inverkan på marken under odlingsbädden. (Trädgård på spåret, 2012)

På området planeras även för ett ekologiskt trädgårdscafé, en grön marknad och ekologisk odlingskola. Caféet ska bli mer utav en självservering med det odlade gröna i centrum, här ska även finnas tillgång till ett litet odlings/trädgårdsbibliotek och butik. De arkitektoniska elementen på plats är cafébyggnaden- en mindre träbyggnad samt en trappavsats till för att sitta och fika på, ha föreläsningar/workshops samt kulturella evenemang. Ett starkt argument för att skapa den gröna marknaden är att den urbana odlingsstanken ska sprida sig och att man ska kunna gå till en plats där det finns kunskap, men också fysiska medel, så som jord och frön och växter. Man ska alltså kunna gå härifrån med både inspiration, kunskap och redskap/ingredienser för att skapa sin egna odlingslott, på en ny urban plats eller på balkongen. Den ekologiska odlingskolan ska vara ett led i invånarnas kunskap om odling, grönsaker och en miljö- och hälsomedveten livsstil. Växtexperter på plats att fråga, skyltar med illustrationer och beskrivningar vid växterna samt kurser/workshops/föreläsningar ska sätta igång både vuxna och barn att börja odla. Den ideella föreningen, Trädgård på spåret, ska bland annat samarbeta med Eriksdalslundens koloniträdgårdsförening för att bygga upp platsen och alla är välkomna att ansluta. (Trädgård på spåret, 2012)



Ruderatmark.

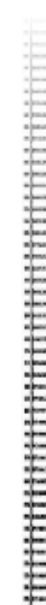
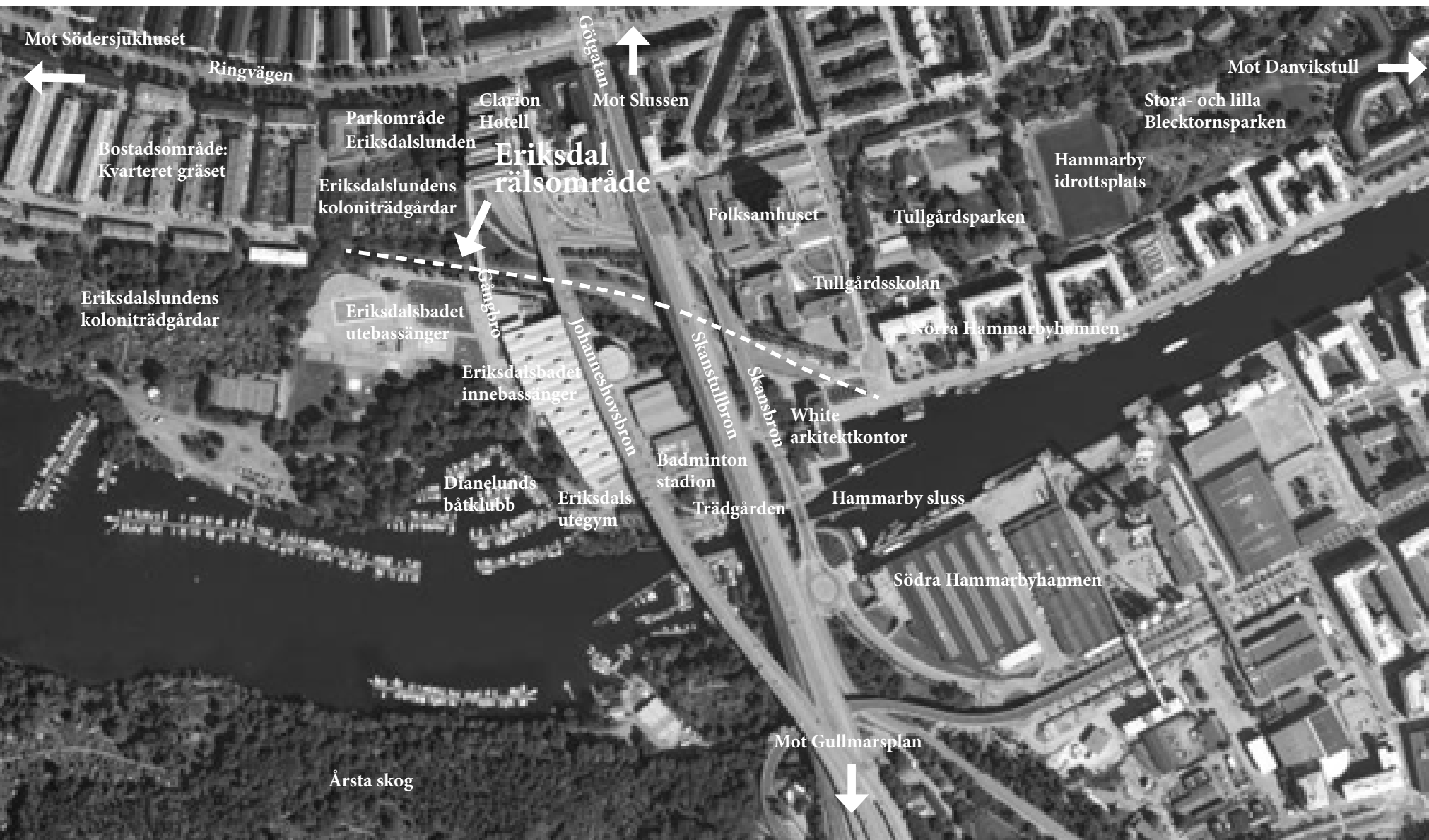


Rälsrelikter och odlingslådor.

Inventering

Eriksdal rälsområde ligger gömt i grönska. För 50 år sedan kunde man från spårområdet se kvarteret gräset, en omöjlighet sommartid 2012. På plats syns den övergivna rälsen, den igensatta Eriksdaltunneln och vildvuxen växtligheten. Träd som alm, rönn och skogslönn växer nära spårområdet. Sedan Trädgård på spåret har tagit platsen i bruk har området städats upp från skräp, men under sommaren har dock pionjärväxter tagit över. På plats växer tistel, kirskål, maskrosor, nässlor och kvickrot.

Rälsen sträcker sig genom området, men bara ett spår finns kvar sedan bangårdens tid. Rälsartefakter står kvar övergivna. Trädgård på spåret har placerat ut pallkragar som de odlar nyttoväxter i och på området finns både kompost och trappor ner till rälsområdet, vilket är inhägnat med stängsel. Visuellt och fysiskt är området stängt och avskilt från omgivningen. Räls ligger kvar i marken och sträcker sig runt södermalm, hela vägen bort till stadsgården.



Analys

Grönstrukturanalys

Viktigaste grönstrukturen i området är vattnet som ligger nedanför Eriksdal i Årstaviken. Stråket utmed Årstaviken är ett populärt promenadstråk. Eriksdal med omnejd är i sig ett grönt område med stora rekreativa, sociala och ekologiska värden. Värdefull grönstruktur, vilken mestadels består av uppvuxen växtlighet liknande skogslandskap finns i närheten. Den enda offentliga parkmiljön är Eriksdalslunden, vilket idag fungerar som entré till rälsområdet. I området finns det gott om privata gröna miljöer kring bostäder, service och kontor. Likaså gräsytor i anslutning till anläggningar som Eriksdalsbadet och Hammarby idrottsplats. Genom historien har området präglats av koloniträdgårdsrörelser och i anslutning till rälsområdet ligger både Eriksdalslundens koloniträdgårdsförening och Tanto koloniförening. Ödelandskap och ruderatmark som froades på rälsområdet och intill består mestadels av sly och ogräs och vissa uppvuxna träd.

Markanvändning

Markanvändningen i området är jämnt fördelad. Närmast rälsområdet ligger idrottsanläggningar, rekreation och olika sorters föreningsverksamheter. Det är Eriksdalsbadet och badmintonstadion som utgör de största ytorna, med inomhusverksamheter samt utomhusbassänger och gräsytor. Föreningsverksamheter som båtforeningar och Eriksdalslundens koloniträdgårdsförening, bostadsområden som kvarteret gräset och norra hammarbyhamnen samt kontorsverksamhet och servicebyggnader håller till i norra delen av rälsområdet. Clarion Hotell, blodcentralen och kontorsbyggnader gör att det är relativt stort flöde av besökande, besökarna håller sig dock oftast norr om Ringvägen. För närvarande lockar klubbverksamheten Trädgården, Trädgård på spåret och skejtparken söder om Ringvägen mycket besökande.

Privat-offentligt

I närområdet kring Eriksdalslunden och det övergivna rälsområdet är det en tydlig skillnad mellan det norra och det södra området. I söder, närmast vattnet är den mesta ytan offentlig och tillgänglig mark. Området i direkt anslutning till rälsområdet skulle jag kalla för offentlig, men otillgänglig mark, då det inte ens går att korsa området för att komma ner till vattnet. Det finns även områden av mer privat karaktär, men för betalande gäster Eriksdalsbadet, badmintonstadion och Clarion Hotell. Den privata karaktären återfinns i bostadsområden och vissa kontorslokaler. Även industriområdet på andra sidan Hammarbyhamnen samt Hammarbytullen är otillgängliga områden för obehöriga.

- Vatten - Årstaviken
- Parkområde
- Värdefull grönstruktur
- Privata grönområden, innegårdar
- Gräsytor anläggning
- Vild växtlighet, ruderatmark
- Koloniträdgårdsområde

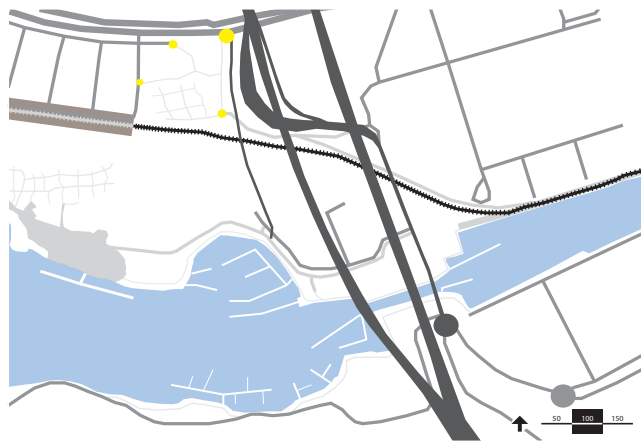


- Industriområde
- Föreningsverksamhet, rekreation
- Bostadsområde
- Skola
- Idrottsanläggning, rekreation
- Kontorsverksamhet, service

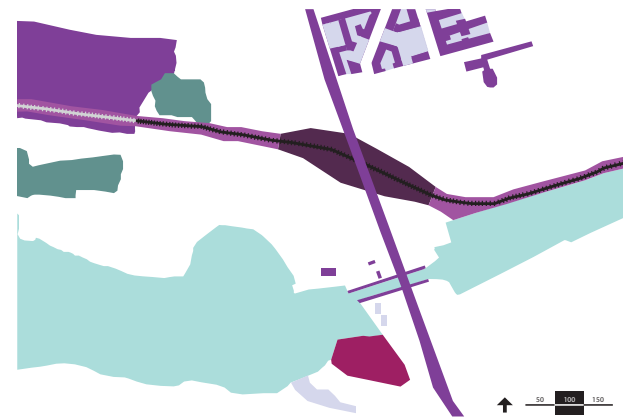


- Offentligt
- Offentlig mark - men ej tillgänglig
- Privat - för betalande gäster
- Privat

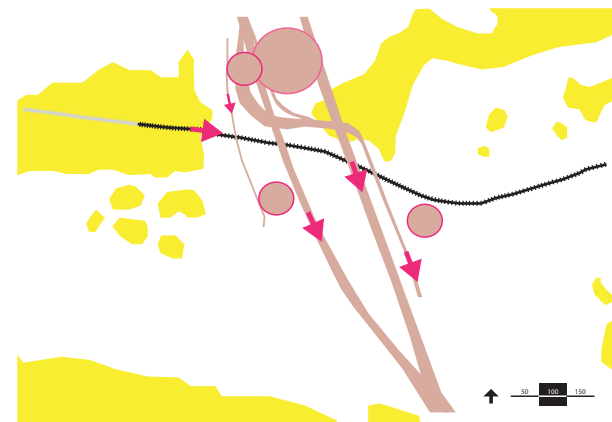




- Brokonstruktion
- Väg för fordonstrafik
- Väg för gång- och cykeltrafik
- Informell stig
- Tunnel genom berget
- Entréer Eriksdalslunden



- Historiska rälssträckningen
- Bangård 1929-1950
- Byggnadsminne kulturminneslagen
- Värdefull bebyggelse: historisk/kulturhistorisk/miljö/konstnärlig
- Bebyggelse av positiv betydelse: för stadsbilden/kulturhistorian
- Kulturhistorisk helhetsmiljö
- Kulturhistoriskt värdefulla områden



- Siktlinjer
- Landmärke
- Berg-i-dagen

Trafik och entréer

Området kring Eriksdals rälsområde är fullt av trafiksituationer. I Saltsjön passerar båttrafik varje dag, Hammarbyslussen släpper förbi båtarna. Över rälsområdet sträcker sig de fyra broarna, Johanneshovsbron för bilburen trafik, Skanstullsbron för tunnelbanetrafik, Skansbron bilburen trafik och promenadbro och promenadbron som leder från Skanstull över till Eriksdalsbadet. Fordonstrafiken i området passerar endast områdets norra delar och stör inte Eriksdalslunden nämnvärt, det finns inte heller behov av fler vägar för bilar i området, men det kan behövas fler parkeringsplatser för att försörja rekreations- och strövområden. Dessutom är cykeltrafikens framkomlighet dålig och det behövs plats för cykelparkering intill strandpromenaden och i anknäring till rälsområdet. Det finns många informella stigar i området vilket är trevligt, men det behövs promenadytor i nord-sydlig riktning. Då det finns mycket berg-i-dagen i området sträcker sig tunneln med övergiven räls i området.

Skyddade/historiska miljöer

I enlighet med Stockholms stads historiska kartor finns det vissa skyddade miljöer i området. Bland annat så är koloniträdgårdsområdena klassad som kulturhistorisk helhetsmiljö, kvarteret gräset är värdefull bebyggelse. Också saltsjön är kulturhistoriskt värdefull miljö. Viktigast i analysen är den historiska rälssträckningen och bangården som fanns på området fram till 1950-talet.

Siktlinjer, landmärken, berg-i-dagen

Rälsområdet har begränsade siktlinjer, det enda hållet varifrån vattnet syns är rakt österut. Från de fyra broarna finns utsiktspunkter söderut. Det finns några viktiga landmärken i området: Hotell Clarion, blodcentralen, Eriksdalsbadet och White arkitektkontor. Eriksdalslunden är kupperad, med berg-i-dagen både i väst och nordöst, vid rälsområdet är det dock slät mark.

Utgångspunkter

Mitt gestaltningsprogram baseras på de tre utgångspunkter jag kom fram till under mina fallstudier:

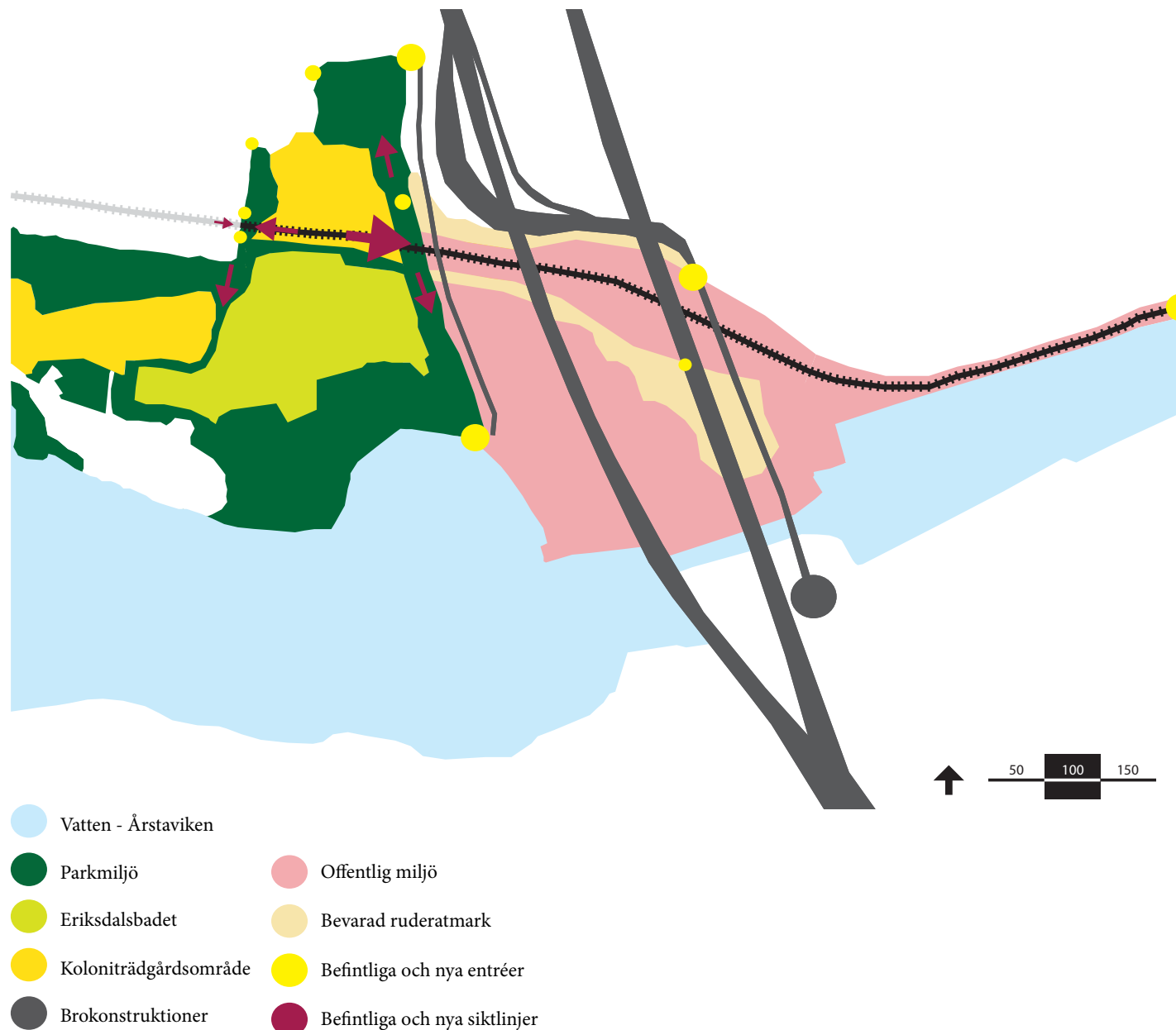
- Bevara arkitekturhistoria på platsen.
- Gestalta för sociala värden.
- Ge utrymme för framtida förändring.

Ställningstagande

De platsanalyser jag har utfört för att lösa problem och skapa nya funktioner på platsen har jag sedan utvecklat till ett ställningstagande. Ställningstagandet fungerar som en strukturförändring av området innan programet på platsen utformas.

Då det är få och otydliga entréer ner till Eriksdal rälsovråde skapas flera nya entréer till platsen. Det ska finnas tre huvudentréer till området. En i norr, från Skanstull, en i öster, från bostad- och skolområdet och en i från söder, från strandpromenaden. Dessutom ska en huvudentré finnas i slutet av tunnelsystemet som öppnas upp under berget i Tantolunden. Trafik och vägar förvirrar och begränsar besökare, därför utvecklas fler och bättre stråk och passager till förmån för cyklister och flanörer.

Rälsovrådet som känns stängt både visuellt och fysiskt öppnas upp med hjälp av att sly rensas och träd gallras i anslutning till rälsovrådet. Området öppnas visuellt och fysiskt ner mot vattnet, i nord-sydlig riktning med hjälp av ett utökat parkstråk. Siktlinjer öppnas upp för att få en ökad orientering i området. Inhägnaden av rälsen tas bort och gränsen mellan rälsovrådet och till exempel Eriksdalslundens trädgårdskoloniförening och klubben trädgården avgränsas istället med parkmiljö där människor kan samlas. Då området har stor andel privat mark och privat mark men för betalande gäster samt offentlig men otillgänglig mark skapas fler offentliga miljöer och fler offentliga landmärken. I östra delen av rälsovrådet bevaras den uppvuxna ruderatmarken.





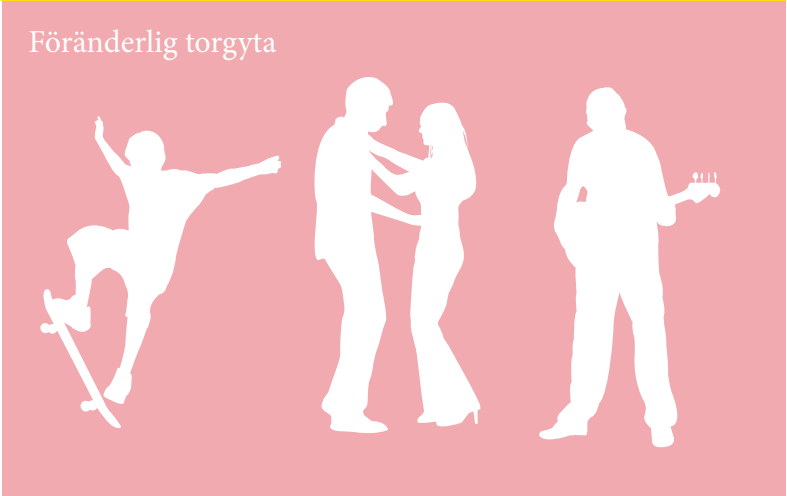
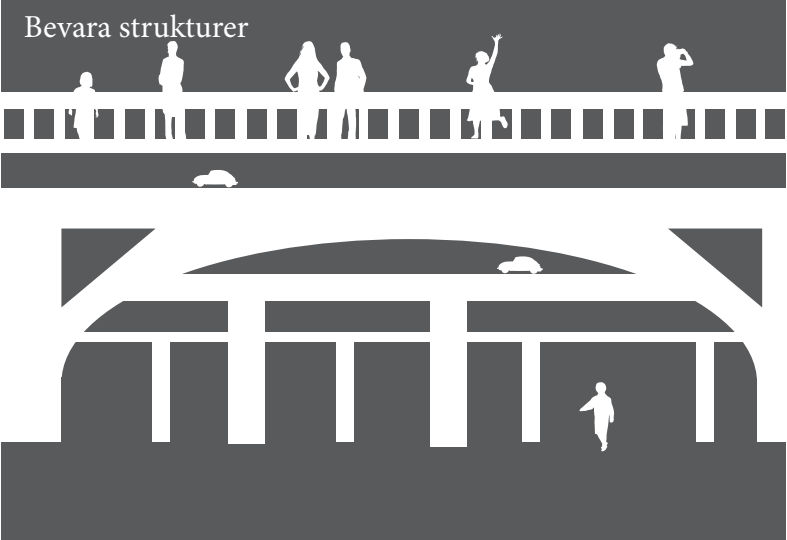
Gestaltningssprogram Eriksdal promenad- och parkstråk

De utgångspunkter jag utvecklade under fallstudierna för att förvandla övergivna rälsområden till publika promenad- och parkstråk använder jag mig av i mitt gestaltningsprogram. Jag översätter utgångspunkterna: Bevara arkitekturhistoria, gestalta för sociala värden och ge utrymme för framtida förändring.

- Bevara strukturer. De fyra broarna är ett starkt arkitektoniskt moment vid Eriksdal rälsområde. Jag bevarar brokonstruktionerna på platsen, och belyser dess närvaro för att skapa rumslighet och bevara arkitekturhistorian. Jag väljer också att bevara rälssträckningen, dess linjäritet och dess rustika karaktär i gestaltningsprogrammet.
- Koloniträdgård till alla. Medborgarinitiativet Trädgård på spåret är redan i full gång och jag väljer att utveckla deras koncept för att skapa kollektiva koloniträdgårdar. En plats för odling, lärande och lek.
- Föränderlig torgyta. Jag väljer att använda rumsligheten under broarna för att skapa en föränderlig torgyta. Platsen var tidigare en bangård, men numera är bangårdens räls borttagen. Jag visar att en plats föränderlighet genom tid är möjlig och utvecklande genom att skapa flexibla ytor. Kanske förändras platsen dag för dag med aktiviteter som skejtpark, torghandel/loppis, festivaler, utebio eller utebibliotek? Kanske förändras platsen med årstidernas växlingar, skejtpark förvandlas till snowboardramp? Utebiblioteket förvandlas till isbana? Platsen kan också förvandlas med åren, kanske kommer platsen om några år att behövas för skolaktiviteter eller för idrottsaktiviteter?

Eriksdal promenad- och parkstråk





Diskussion

I min diskussion av delstudie tre, ska jag uttrycka hur jag tycker att det har gått att applicera redan förutbestämda utgångspunkter på ett gestaltungsprogram av ett övergivet rälsområde. Jag ska diskutera hur projektet har utvecklats och vad jag tycker att jag har kommit fram till i mitt gestaltungsprogram.

Eriksdal promenad- och parkstråk

Mitt gestaltungsprogram för Eriksdal rälsområde resulterade i förslaget Eriksdal promenad- och parkstråk. Då mitt givna uppsatsämne, förvandling av övergiven räls till publikt promenad- och parkstråk, redan antydde att jag skulle utforma ett promenad- och parkstråk har jag utvecklat programmet i en riktning som jag kanske inte hade valt i ett projekt med andra förutsättningar och andra utgångspunkter. Skanstull behöver fler promenadytor, fler cykelstråk och utökad parkstruktur. Att efter en strukturförändring av platsen utveckla programpunkterna: bevara strukturer, koloniträdgård till alla och föränderlig torgyta har lett till ett för platsen väl förankrat program.

De fyra broarna skapar redan i befintligt tillstånd ett spatiöst urbant rum i marknivå. Tillsammans med den bevarade rostiga rälsen får platsen en stark urban karaktär. Att broarna är aktiva trafiksituationer i Skanstull gör platsen bara mer intensiv och intressant. Ett närvarande av urbana moment som biltrafik och tunnelbana kan göra platsen mer intim, väl integrerad i staden, men rekreativ och grön miljö.

Att skapa offentliga kolonilotter, kommer från det gräsrotsinitiativ som har utvecklats på platsen. Att uppmuntra intagande och förbättringar av vår gemensamma utemiljö är viktigt. Det borde vara lättare för invånarna att inta platser i staden och skapa något som de brinner för. Ur ett utvecklingsperspektiv är odling ett sätt att få alla små som stora att göra en insats för vår fortsatta välbivnad på jorden. Att odling har varit närvarande på platsen länge genom Eriksdalslundens koloniträdgårdsförening kanske har varit en inspiration för invånarna? Grundarna av koloniträdgårdsföreningen ville skapa ett hälsosamt närområde i Eriksdal och det verkar de ha lyckats med.

Utformningen av en föränderlig torgyta baseras på att platsen tidigare fungerade som bangård. Jag tycker att det är en fin återkoppling till platsens historia att placera ett offentligt torg på platsen. Att det i området finns flera många olika föreningar, idrotts- och aktivitetshallar, skolor, service och kontorslokaler samt privatbostäder finns ett behov av offentliga platser. Flexibla lösningar ska göra det enkelt att kombinera aktiviteter och funktioner på platsen.

Kan platsen användas för skolundervisning och loppis/torghandel på dagarna, för skejting, boulespel, läsläsning eller skridskoåkning på eftermiddagarna och för salsadans, filmvisning och restaurang och café på kvällarna kanske? Det är också bra att tänka i ett längre perspektiv, eftersom platser och förutsättningar förändras i staden hela tiden.

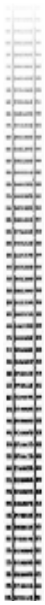
Lärdomar av gestaltungsprogram

I sista delen av mitt examensarbete använde jag de upptäckter och lärdomar jag fick genom mina litteratur- och fallstudier. Jag ska nu besvara frågeställningen: Hur kan lärdomar från litteratur- och fallstudier nyttiggöras i ett gestaltungsprogram för ett övergivet rälsområde?

Vad jag har upptäckt under mina studietimmar med gestaltungsprogrammet är att det går att applicera generella utgångspunkter på alla platser. (Såklart i mer eller mindre utsträckning, beroende på vilka förutsättningar platsen har). Men att det i just detta specifika fallet, Eriksdal rälsområde, var väldigt enkelt. Kanske kan det bero på att just rälsområden är platser som är lätta att förändra? Eller beror det på att jag medan jag utvecklade fallstudiernas utgångspunkter redan hade besökt platsen där jag ville utforma gestaltungsprogrammet?

Sammanträffandet att det på platsen faktiskt redan fanns ett medborgarinitiativ var ju spännande. De sociala faktorerna på platsen är redan långt utvecklade, det kanske det inte hade varit om jag hade valt en annan plats? Att rälsområdet dessutom är placerad på en så central plats i staden är ju ett annats ammanträffande. I en fortsatt studie hade det varit intressant att leta efter andra platser att applicera utgångspunkterna på, så att jag hade haft något att jämföra med. Kanske skulle det vara svårt att finna en lika bra plats att förvandla ett övergivet rälsområde till publikt promenad- och parkstråk i Stockholm?

Jag tar med mig kunskap om hur man faktiskt kan använda kunskap från litteratur- och fallstudier genom att överföra kunskapen till generaliserande utgångspunkter.





Slutdiskussion.



Slutdiskussion

Varför är övergivna rälsområden så populära att besöka för urban explorers? Varför är internet fullt av bilder och info från dessa områden? Många människor är nyfikna och fascinerade av att röra sig i före detta industriella områden. Kanske speciellt när det inte är tillåtet? Vildvuxna ödelandskap slår an på människans intresse för natur och ekologi. Industriartefakter anses estetiskt tilltalande. Den genomsyrande frågeställningen i mitt arbete vänder upp och ner på de nyfiknas värld, men kanske öppnar de ögonen för en bredare publik? Är det möjligt att återta övergivna rälsområden och öppna upp dem för människorna utan att beröva den industriella prägling platsen har?

Återtagande av rälsområden är något som sker på många platser i världen, och intresset för dessa platser verkar ha växt sig stor under en kort tid. Företeelsen har blivit omåttligt populär och när jag började mitt arbete ville jag förstå vad fenomenet beror på. Så vad beror det på? Så klart är detta ett samspel mellan flera faktorer. Ovan beskrivna intresse för övergivna områden ger mig en ledtråd till varför dessa platser belyses. Rälsens historiska resa har flyttat in i postindustrialismen. Rälsen står nu öde och rostar och det är dyrt och ej prioriterat att plocka bort rälsen för järnvägsbolag och industrier. Samtidigt finns ofta behov och krav av stadsförvaltningar att skapa fler grönområden. Kanske är det därför som det blir så självklart att återanvända rälserna? Att platserna ofta finns rakt framför ögonen på oss? I många fall kan exploateringsföretag hinna före stadsdelsförvaltningar och köpa upp områdena för att bygga bostäder. Rälsområden som ofta har en strategisk plats i staden som strategiskt sett kan användas för stora urbana förändringar. Kan man redan nu placera nya rälssträckningar i staden så att de om många år är möjliga att enkelt förändra. Ett slags lånesystem, järnvägsbolagen lånar mark av staden, som sedan går rakt in i grönstrukturkassan!

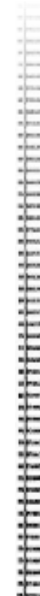
När jag började mitt examensarbete var jag inställd på att övergivna platser i staden var viktiga att bevara intakta. Men under arbetets gång har jag insett att jag faktiskt tycker att det verkar rimligare att återanvända dessa platser och skapa fler möjliga mötesplatser för stadens invånare.

Medborgarinitiativ är viktiga för att belysa platserna och för ett återtagande. Vilka platser intar invånarna? Och varför? Ledtrådar till medborgarinitiativets betydelse finns i fallstudierna, där High Line och Schöneberger Südgelände har varit centrala. Då båda parkerna skapades på grund av starka medborgares önskan att bevara och återanvända är de viktiga nyckelhändelser i fenomenets utveckling. Samarbete och engagemang bakom en förvandlingsprocess tror jag är det bästa receptet för en lyckad stadsmiljö.

Något jag inte har berört i uppsatsen är att uppmärksammade rälsområden verkar ligga i västvärlden. Är det så att det är det mediala flödet som bara beskriver växtvärldens förvandlade rälsområden eller är det så att trenden inte har spridit sig till alla världsdelar ännu? Jag tror att en del av svaret kan vara att det är i västvärlden den stora utbredningen av övergiven räls har skett. Men var kommer öde räls att finnas i framtiden?

För att sammanväva mina tre delstudier börjar jag med att förklara min egna process. Att utföra litteraturstudier, fallstudier och gestaltningsprogram har varit ett stort och omfattande projekt. Under årets gång har bara fler och fler förvandlade rälsområden uppmärksammats och det finns otroligt mycket information ute på nätet, dock inte så mycket skriven litteratur. Fallstudierna, High Line, Promenade Plantée och Schöneberger Südgelände var naturligtvis fantastiska att besöka och har gett en bredare förståelse i hur man faktiskt kan förvandla övergivna rälsar. Olika förutsättningar, olika resultat. Att själv skapa i ett gestaltningsprogram var en naturlig följd som kom av det intresse och den förståelse fallstudierna genererade. Det är inte konstigt att förvandlade rälsområden världen över använder just dessa som förebilder. Jag ville först skapa ett gestaltningsförslag, tidsoptimist som jag är, men i slutändan tycker jag ändå att det passar bättre att ha skapat ett gestaltningsprogram som överblickande tar sig an historia och värden på platsen.

Jag hoppas att detta specifika ämnesområde intresserar medmänniskor och hjälper till att öppna ögon för nya företeelser i vårt stadslandskap. Vilka områden i förvandling står på tur?





Källor.

Källhänvisning

Abandoned rails (2012) *Abandoned rails*. (online) Tillgänglig: <http://www.abandonedrails.com/> (2012-09-03) citat (online) Tillgänglig: http://www.abandonedrails.com/Bradford_to_Mount_Jewett (2012-09-03)

AG Gleisdereick (2005) *AG Gleisdereick park*. (online) Tillgänglig: http://www.peprav.net/tool/IMG/pdf/1-6-URBAN_ACT.pdf (2012-09-05)

Andersson, Elisabet (2011) *Svd, Gröna ytor ska kunna skyddas*. (online) Tillgänglig: http://www.svd.se/kultur/grona-ymor-ska-kunna-skyddas_6003463.svd (2012-09-03)

Archibald (2011) *Architectuur, Promenade Plantée*. (online) Tillgänglig: <http://architectuur.com/architecture/promenade-plantee> (2012-09-05)

Architectuur fond (2009) *Lay-out 09 -platform for recent design research, Facts on the Ground in Rotterdam*. (online) Tillgänglig: http://www.architectuurfonds.nl/content/lay/i_010/Lay_Out09_WEB.pdf (2012-09-05)

Atlanta Beltline (2012) *Atlanta Beltline overview*. (online) Tillgänglig: <http://beltline.org/about/the-atlanta-beltline-project/atlanta-beltline-overview/> (2012-09-05)

Becker, A (2010) *Stadtgrün/Urban Green, Promenade Plantée*. Berlin: Birkhauser Verlag AG

Bell, Daniel (1973) *The coming of Post-industrial Society*. New York: Basic Books

Bonnett, Clifford F (1996) *Practical Railway Engineering*. England: Imperial College Press

Boverket (2012) *PBL kunskapsbanken - boverkets vägledning för plan- och bygglagen, kultur, kulturmiljö och arkitektur*. (online) Tillgänglig: <http://www.boverket.se/Vagledning/PBL-kunskapsbanken/Teman1/Nationella-mal/Bebyggelse/Kultur-kulturmiljo-och-arkitektur/> (2012-09-03)

Bürgerinitiative Schöneberger Südgelände (2012) *Natur Park Südgelände*. (online) Tillgänglig: <http://www.bi-suedgelaende.de/> (2012-09-05)

Campbell Dollogan, K (2011) *Topos nr 77, Branding the Park*.

Center for Creative Land Recycling (2012) *Gas Works Park*. (online) Tillgänglig: <http://www.cclr.org/case-studies/design-remediation#cs1> (2012-09-03)

City of Sydney (2012) *Pirrama Park*. (online) Tillgänglig: <http://www.cityofsydney.nsw.gov.au/Development/CityImprovements/CompletedProjects/WaterPoliceSite/Default.asp> (2012-09-03)

Colville, Andersen, M (2012) *Copenhagenize, Helsinki's Baana Bicycle Corridor*. (online) Tillgänglig: <http://www.copenhagenize.com/2012/06/helsinki-baana-bicycle-corridor.html> (2012-09-05)

David, J & Hammond, R. (2011) *High Line, the inside story of New York City's park in the sky*. USA: Farrar, Straus and Giroux.

De Wael, Jos (2008) *Park Spoor Noord -Nieuw park op vroegere industriële site*. (online) Tillgänglig: http://ehb.be/sites/ehb.be/files/artikel%20Groen_Spoor-noord.pdf (2012-09-05)

EMAP Architecture (1996) *Parisian promenade*. (online) Tillgänglig: <http://www.thefreelibrary.com/Parisian+promenade.-a019007175> (2012-09-05)

Fehrenbacher, J (2011) *Inhabitat, design will save he world, Interview: Architect James Corner On NYC's High Line Park*. (online) Tillgänglig: <http://inhabitat.com/interview-architect-james-corner-on-the-design-of-high-line/> & <http://www.youtube.com/watch?v=YzrFf2DCLWs> (2012-09-05)

Fein, Zach (2009) *(lokal) Architecture of Cincinnati: The abandoned city of Detroit*. (online) Tillgänglig: <http://zfein.com/photography/detroit/index.html> (2012-09-02)

Freeman Gill, J (2007) *The New York Times, The Charming Gadfly Who Saved the High Line*. (online) Tillgänglig: [http://www.nytimes.com/2007/05/13/nyregion/thecity/13oble.html?n=Top/Reference/Times%20Topics/Subjects/H/High%20Line%20\(NYC\)](http://www.nytimes.com/2007/05/13/nyregion/thecity/13oble.html?n=Top/Reference/Times%20Topics/Subjects/H/High%20Line%20(NYC)) (2012-09-05)

Friends of the Bloomingdale Trail (2012) *The Bloomingdale Trail*. (online) Tillgänglig: <http://www.bloomingdaletrail.org/about.html> (2012-09-03)

Friends of the High Line (2008) *Designing the High Line, Gansevoort Street to 30th Street*. USA: Finlay Printing, LLC

Friends of West Toronto Railpath (2012) *Friends of West Toronto Railpath, Let's finish the Railpath linear park*. (online) Tillgänglig: <http://railpath.wordpress.com/about/> (2012-09-05)

Gardenvisit (2008) *Gardenvisit -the garden and landscape guide, Natur Park Südgelände Belin*. (online) Tillgänglig: http://www.gardenvisit.com/garden/sudgelaende_nature_park (2012-09-05)

Garratt, C (1998) *History of trains*. London: Reed Consumer Books limited

Gasworks Arts Park (2012) *Gasworks Arts Park*. (online) Tillgänglig: <http://www.gasworks.org.au/about-us/history> (2012-09-03)

Godaus, S & Polte, J (2010) *Emcher Landscape Park visitor's guide*. (online) Tillgänglig: http://www.google.se/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=5&ved=0CDIQFjAE&url=http%3A%2F%2Fshop.metropoleruhr.de%2Fpublic%2Fvr%2Fget.php%3Ffile%3DVmlzaXRvcnNfR3VpZGVfRW1zY2hlc9MYW5kc2NhcGVfUGFyay5wZGY%3D-TBw3YTIP.pdf%26name%3DVisitors_Guide_Emscher_Landscape_Park_Info_Datei&ei=7DZHUOiHJpLO4QTE94DwDA&usq=AFQjCNE0kLVLVZqaMFDVUtctW-WebJHCnw&sig2=1kZWR02eMRReQEMggHIFGsQ (2012-09-05)

Great Rivers Greenway (2012) *Great Rivers Greenway, the Trestle*. (online) Tillgänglig: <http://www.grgstl.org/projects/the-trestle.aspx> (2012-09-05)

Grün Berlin (2012) *Natur Park Schöneberger Südgelände*. (online) Tillgänglig: <http://www.gruen-berlin.de/parks-gaerten/natur-park-suedgelaende/> (2012-09-05)

Gullbring, L (2011) *DN resor, Himmel nu blommar New York*. (online) Tillgänglig: <http://www.dn.se/resor/newyork/himmel-nu-blommar-new-york> (2012-09-05)

Hardy, Hugh (2005) *The Romance of Abandonment: Industrial Parks*. (online) Tillgänglig: http://places.designobserver.com/media/pdf/The_Romance_of_403.pdf (2012-09-02)

Heimler, Louise, stadsplanerare på Stockholm Stad. Telefonsamtal 2012-03-12

Holden, R (2003) *Südgelände Nature Park, New Landscape Design*. Lauren King Publishing Ltd.

Hosper (2012) *Genk C-M!ne*. (online) Tillgänglig: <http://english.hosper.nl/index.php?page=c-mine> (2012-09-03)

Johansson, Rolf (1985) *Om liv i ruiner*, Arkitekttidningen 2/85.

Jörnmark, Jan (2007) *Skapande förstörelse - Sverige i omvandling*. (online) Tillgänglig: <http://skapandeforstorelse.se/> (2012-09-02)

Kowarik I, Körner S (2010) *Wild Urban Woodlands - new perspectives for urban forestry*. Berlin: Springer-Verlag Berlin and Heidelberg GmbH & Co.K

Landezine (2012) *Landezine -landscape architecture works, Landschaftspark Duisburg Nord by Latz + Partner*. (online) Tillgänglig: <http://www.landezine.com/index.php/2011/08/post-industrial-landscape-architecture/> (2012-09-03)
Landezine -landscape architecture works, Lettenviadukt by Schweingruber Zulauf Landschaftsarchitekten. (online) Tillgänglig: <http://www.landezine.com/index.php/2012/01/lettenviadukt-by-schweingruber-zulauf-landschaftsarchitekten/> (2012-09-05)
Landezine -landscape architecture works, Park am Gleisdreieck by Atelier LOIDL. (online) Tillgänglig: <http://www.landezine.com/index.php/2011/09/landscape-architecture-berlin-01/> (2012-09-05)

Le Viaduc des Arts Paris (2012) *Le Viaduc des Arts*. (online) Tillgänglig: <http://www.leviaducdesarts.com/> (2012-09-05)

Leijonhufvud, Sten (2002) *Nya parker i Paris, Promenade Plantée*. Oskarshamn: Qpress AB ISBN:91-7333-015-9

Marchand, Yves & Meffre, Romain (2010) *The Ruins of Detroit*. (online) Tillgänglig: <http://www.marchandmeffre.com/statement/index.html> (2012-09-02)

Martignoni, Jimena (2011) *Landscape Middle East, Abandoned railways land turned into a central park*. (online) Tillgänglig: <http://www.landscape-me.com/2011020315/february-2011-issue-articles/abandoned-railways-land-turned-into-a-central-park.html> (2012-09-05)

Metropol Ruhr (2012) *Metropol Ruhr*. (online) Tillgänglig: <http://www.metropolruhr.de/en/start/> (2012-09-03)

Myrans, L (2011) *Cities, Spaces and Great Places: The Blog, Paris' Viaduc des Arts and the Promenade Plantée*. (online) Tillgänglig: <http://iaintheurbanist.wordpress.com/2011/06/12/paris-viaduc-des-arts-and-the-promenade-plantee/> (2012-09-05)

Najafi, S (2001) *Cabinet Magazine, On the High Line*. (online) Tillgänglig: <http://www.cabinetmagazine.org/issues/3/highline.php> (2012-09-05).

National Geographics Sverige (2011) *National Geographics, Eldsjälar räddar High Line parken*. (online) Tillgänglig: <http://natgeo.se/eldsjaelar-raeddar-high-line-parken> (2012-09-05)

Ngan, Jeff (2011) *Cities, Spaces and Great places: the blog*. (online) Tillgänglig: <http://iaintheurbanist.wordpress.com/2011/06/12/paris-viaduc-des-arts-and-the-promenade-plantee/> (2012-09-03)

Postekkis, Alexandros (2012) *Incremental Revitalization: Abandoned Industrial Buildings*. (online) Tillgänglig: http://unic.academia.edu/PetrosLapithis/Papers/1615581/Incremental_Revitalization_Abandoned_Industrial_Buildings (2012-09-03)

Project Westergasfabriek (2012) *Project Westergasfabriek*. (online) Tillgänglig: <http://www.project-westergasfabriek.nl/english> (2012-09-03)

Rails to Trails conservancy (2012) *About Rails to Trails conservancy*. (online) Tillgänglig: <http://www.railstotrails.org/aboutUs/index.html> (2012-09-03)

Railtrails Australia (2012) *Ecology of Rail Trails*. (online) Tillgänglig: <http://www.railtrails.org.au/what-are-rail-trails/ecology> (2012-09-03)

Reading Viaduct Project (2012) *Reading Viaduct Project, What is the Reading Viaduct?* (online) Tillgänglig: <http://readingviaduct.org/> (2012-09-03)

Rörby, Martin. Sekreterare och kanslichef Skönhetsrådet - Rådet till skydd för Stockholms skönhet. Muntl. samtal 2012-03-21

Saltzman, Katarina (2009) *Mellanrummens möjligheter - studier av föränderliga landskap*. Kristianstad: Makadam förlag

Schiller P, Bruun E & J Kenworthy (2010) *An Introduction to Sustainable Transportation, Policy, Planning and Implementation*. London: Earthscan Ltd

Schrinking Cities (2012) *Schrinking Cities*. (online) Tillgänglig: <http://www.shrinkingcities.com/index.php?L=1> (2012-09-02)

Soule, Matthew (2010) *Pieces of the Scenery - musings on our cultural landscape, Reading Viaduct*. (online) Tillgänglig: <http://landparts.wordpress.com/2010/11/16/reading-viaduct/> (2012-09-03)

Stad Antwerpen (2012) *Stad Antwerpen, Park Spoor Noord*. (online) Tillgänglig: <http://www.antwerpen.be/eCache/ABE/23/212.html> (2012-09-05)

Stadtentwicklung (2011) *Landscape Programme including Nature Conservation - Programme Plan for Biotopes and Species Protection*. (online) Tillgänglig: <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/landschaftsplanung/lapro/en/plaene/ba.shtml> (2012-09-05)

Starink, Petra (2011) *Architectuur NL, Hofpleinviaduct transformeert tot creatieve hotspot*. (online) Tillgänglig: <http://architectuur.nl/project/hofpleinviaduct-transformeert-tot-creatieve-hotspot/> (2012-09-05)

Storm, Anna (2008) *Hope and Rust - reinterpreting the industrial place in the late 20th century, The authenticity of ruination*. Stockholm: Division of History of Science and Technology Royal Institute of Technology, KTH

Suhrhoff, R (2011) *New York City Global Partners, Best Practice: Railway Switchyard Converted into Green Space*. (online) Tillgänglig: http://www.nyc.gov/html/unccp/gprb/downloads/pdf/Berlin_NaturePark.pdf (2012-09-05)

Sullivan, Paul (2010) *Slow Travel Berlin, Naturpark Schöneberger Südgelände*. (online) Tillgänglig: <http://www.slowtravelberlin.com/de/2012/01/15/4822/> (2012-09-05)

Sustainable cities (2012) *Sustainable cities, Emcher park- From dereliction to scenic landscapes*. (online) Tillgänglig: <http://sustainablecities.dk/en/city-projects/cases/emscher-park-from-dereliction-to-scenic-landscapes> (2012-09-03)

Tempelhofer Freiheit (2012) *Tempelhofer Freiheit, Planning status*. (online) Tillgänglig: <http://www.tempelhoferfreiheit.de/en/about-tempelhofer-freiheit/planning/planning-status/> (2012-09-03)

The Green Corridor (2012) *The Green Corridor*. (online) Tillgänglig: <http://www.thegreencorridor.org/about/> (2012-09-03)

Trädgård på spåret (2012) *Trädgård på spåret - Urban gardening vid Eriksdal*. (online) Tillgänglig: http://www.pasparet.org/ps/download/TRADGARD_PA_SPARET_web.pdf (2012-09-05)

Turenscape (2007) *Zhongshan Shipyard Park*. (online) Tillgänglig: <http://www.turenscape.com/english/projects/project.php?id=71> (2012-09-02)

Urban Gardens (2011) *The High Line's French Ancestor: La Promenade Plantée*. (online) Tillgänglig: <http://www.urbangardensweb.com/2011/09/23/the-high-lines-french-ancestor-la-promenade-plantee/> (2012-09-05)

Urbanghostmedia (2009) *Urbanghostmedia, Stalin's "Railway of bones"*. (online) Tillgänglig: <http://www.urbanghostmedia.com/2009/10/stalins-railway-of-bones/> (2012-09-05) *Urbanghostmedia, 5 Awesome Abandoned Railway Stations*. (online) Tillgänglig: <http://www.urbanghostmedia.com/2009/12/5-awesome-abandoned-railway-stations/> (2012-09-05)

Urbanghostmedia (2010) *Urbanghostmedia, Abandoned Railways, Trains, Stations, Tunnels & Bridges*. (online) Tillgänglig: <http://www.urbanghostmedia.com/2010/09/abandoned-trains-railways-stations-tunnels-bridges/> (2012-09-03) *Urbanghostmedia, Glasgow's Silent Subterranean Botanic Gardens Railway Station*. (online) Tillgänglig: <http://www.urbanghostmedia.com/2010/06/subterranean-botanic-gardens-glasgows-silent-station/> (2012-09-05)

Urbanghostmedia (2011) *Urbanghostmedia, Abandoned Trolleys, Streetcars and Tramways*. (online) Tillgänglig: <http://www.urbanghostmedia.com/2011/07/abandoned-trolleys-streetcars-tramways/> (2012-09-05)

Urbanghostmedia (2012) *Urbanghostmedia, Chemin de fer de Petite Ceinture - abandoned "Belt Railway" Loops Around Paris*. (online) Tillgänglig: <http://www.urbanghostmedia.com/2012/04/chemin-de-fer-de-petite-ceinture-abandoned-belt-railway-loops-around-paris/> (2012-09-05)

Urban Redevelopment Authority (2011) *RailCorridor, How others did it*. (online) Tillgänglig: <http://www.ura.gov.sg/railcorridor/ideas/ideas.htm> (2012-09-05)

Venkman (2009) *(lokal) Architecture of Cincinnati, The Romantic aesthetic of abandonment*. (online) Tillgänglig: <http://zfein.blogspot.se/2009/12/romantic-aesthetic-of-abandonment.html> (2012-09-03)

Willim, Robert (2008) *Industrial cool - om postindustriella fabriker*. (online) Tillgänglig: http://industrialcool.net/filer/industrial_cool_web.pdf (2012-09-02) Humanistiska fakulteten, Lunds universitet

